This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

The Hopkins Library
presented to the
Leland Stanford Junior University
by Timothy Hopkins.

HE5067
A893

UEBER DIE

ZUR ENTWICKELUNG

DES

FRANZÖSISCHEN EISENBAHN-NETZES

ANGEWENDETEN

MITTEL

UND INSBESONDERE

DIE VERTRÄGE, BETREFFEND DIE STAATSGARANTIE UND DIE THEILUNG DES REINERTRÄGNISSES

VON

LÉON AUCOC

SEKTIONS-PRÄSIDENT IM FRANZÖS. STAATSRATHE.

MIT BEILAGEN VERSEHEN UND DEUTSCH HERAUSGEGEBEN

VON

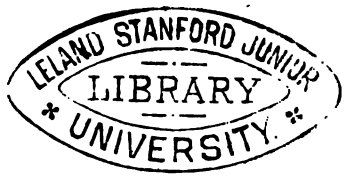
WILHELM VON NÖRDLING

K. K. SEKTIONS-CHEF UND GENERAL-DIREKTOR DES ÖSTERR. EISENBAHNWESENS.

WIEN 1875.

VERLAG VON R. v. WALDHEIM.

DRUCK VON R. v. WALDHEIM.



H.1957

INHALT.

Seite

Ueber die zur Entwickelung des französischen Eisenbahn-Netzes angewendeten Mittel und insbesondere die Verträge, betreffend die Staatsgarantie und die Theilung des Reinerträgnisses 1

I. Abschnitt. Geschichtliche Darstellung der Entwickelung des Netzes 3

§. 1. Periode bis zu den Verträgen vom Jahre 1859 4

§. 2. Periode von den Verträgen von 1859 bis zu dem Gesetze vom 23. März 1874 16

§. 3. Rückblick und allgemeine Kritik der zur Entwickelung des Netzes angewendeten Mittel 29

II. Abschnitt. Von den auf Zinsengarantie und Theilung des Reinerträgnisses bezüglichen Verträgen 38

I. Kapitel. — Rechte und Pflichten der Gesellschaften und des Staates in Bezug auf die Zinsengarantie und die Theilung des Reinerträgnisses 38

§. 1. Bestimmungen über die Zinsengarantie 40

§. 2. Bestimmungen über die Theilung des Reinerträgnisses 55

II. Kapitel. — Bau- und Betriebsrechnungen 57

§. 1. Formeller Rechnungsvorgang 59

§. 2. Inhalt der Rechnungen 63

III. Kapitel. — Resultate der zwischen dem Staate und den Gesellschaften abgeschlossenen Verträge 75

BEILAGEN.

A. Bedingnissheft zur Eisenbahn-Konzession der Orleans-Gesellschaft 85

I. Abschnitt. Trasse und Bau 86

II. Abschnitt. Erhaltung und Betrieb 95

III. Abschnitt. Dauer, Rückkauf und Verwirkung der Konzession 96

IV. Abschnitt. Tarife und Bedingungen des Personen- und Güter-Transportes 99

V. Abschnitt. Bestimmungen, betreffend einige öffentliche Dienste 105

VI. Abschnitt. Verschiedene Bestimmungen 109

B. Kaiserliches Dekret vom 6. Mai 1863, betreffend die wegen der Staatsgarantie von der Orleans-Gesellschaft zu legenden Rechnungen 115

I. Abschnitt. Nachweisung der Anlagekosten 116

II. Abschnitt. Jährliche Nachweisung der Betriebseinnahmen und Ausgaben 119

III. Abschnitt. Inanspruchnahme der Staatsgarantie u. Theilung d. Reinertrages 121

IV. Abschnitt. Kontrolle und Oberaufsicht 122

V. Abschnitt. Allgemeine Bestimmungen 122

Seite

C. Bericht der mit der Prüfung der Rechnungen der Orleans-Gesellschaft betrauten Kommission an Se. Exzellenz den Minister für Ackerbau, Handel und öffentliche Bauten, vom 7. August 1868 125

I. Abschnitt. Einnahmen 126

Kapitel 1. Grundeigenthum 127

„ 2. Zinsen aus zeitweise angelegten gesellschaftlichen Geldern . . 127

„ 3. Eigentliche Betriebseinnahmen 129

II. Abschnitt. Ausgaben. 130

Allgemeine Bemerkung 130

Kapitel 1. Kosten der Zentralverwaltung 132

„ 2. Domänen und Steuern 135

„ 3. Betheiligung des Personals am Reingewinn 135

„ 4. Verkehrsdienst 137

„ 5. Zugförderungs- und Werkstättendienst 137

„ 6. Bahnerhaltung 143

Schluss. 146

Feststellung des vom Staate für das Betriebsjahr 1865 zu leistenden Garantievorschusses 148

D. Bericht an die Nationalversammlung über verschiedene die Konzession einer direkten Linie von Calais nach Marseille betreffende Petitionen, erstattet im Namen des Eisenbahn- und Verkehrs-Ausschusses von Herrn E. Cézanne 151

I. Erläuterung des Konzessionsgesuches 151

II. Ueber die Unzulänglichkeit der bestehenden Eisenbahnen 152

III. Ueber die Eisenbahn-Konkurrenz 159

IV. Ueber den Kontinental-Transit-Verkehr von England nach dem Orient . . 165

V. Finanzielle Bedingungen des Unternehmens 167

E. Gesetzentwurf, betreffend die Herstellung von Lokomotiv-Eisenbahnen auf Landstrassen, der franz. Nationalversammlung vorgelegt am 17. März 1875 177

Motivenbericht 177

Gesetzentwurf 185

Anhang. I. Entwurf der Bau- und Betriebsordnung 186

II. Uebersicht der Eisenbahnen am 1. Februar 1875 189

III. Statistische Daten über den Stand der Lokalbahnen am 1. Januar 1875 190

IV. Betriebsresultate der vor dem 1. Januar 1874 eröffneten Lokalbahnen im Jahre 1874 191

Hiezu eine Karte der Eisenbahnen Frankreichs.

VORREDE.

Nachdem ich die Aufmerksamkeit des österreichischen Publikums vor Kurzem auf die englischen Eisenbahnzustände zu lenken versucht habe [1]), glaube ich demselben nun auch noch eine Sammlung von Dokumenten zur Kennzeichnung der französischen Eisenbahnpolitik vorlegen zu sollen.

Vorangestellt habe ich eine Schrift, betitelt: „*Des moyens „employés pour constituer le réseau des chemins de fer „français, et en particulier des conventions relatives à la „garantie d'intérêt et au partage des bénéfices*“ [2]).

Ihr Verfasser, Herr Léon Aucoc, kennt die administrativen und finanziellen Seiten des französischen Eisenbahnwesens auf's Genaueste. Er ist nämlich Präsident einer Sektion des französischen Staatsrathes, welcher bekanntlich die zweifache Aufgabe hat: 1. alle Gesetzentwürfe, alle organisatorischen

[1]) „Eisenbahn-Konkurrenz und Eisenbahn-Fusionen in England.“ Wien 1875. Lehmann und Wentzel.

[2]) *Paris 1875. Cotillon, libraire du Conseil d'état.*

Verordnungen zu verfassen oder wenigstens vor ihrer Vorlage an die Legislative, beziehungsweise vor ihrer Kundmachung zu prüfen; 2. als oberster Verwaltungsgerichtshof alle administrativen Rechtsstreite, also auch die zwischen der Regierung und den Eisenbahn-Gesellschaften über Auslegung und Anwendung ihrer Konzession entstehenden Differenzen zu entscheiden.

Er präsidirt ferner seit mehreren Jahren eine jener Kommissionen, welche zur Prüfung der Bau- und Betriebs-Rechnungen der garantirten Bahnen eingesetzt sind, und ist endlich auch mit dem Lehrkurs über Recht, insbesondere über Verwaltungsrecht betraut, welcher einen wesentlichen Bestandtheil des Lehrprogrammes der französischen Ingenieurschule (*Ecole des Ponts-et-chaussées*) bildet und nicht minder geeignet war, die besondere Aufmerksamkeit des Herrn Léon Aucoc dem Verkehrswesen zuzuwenden.

Soviel über den Verfasser!

Was seine Schrift anbelangt, so verbreitet dieselbe ein helles Licht über die rechtlichen, volkswirthschaftlichen und finanziellen Zustände der französischen Eisenbahnen. Man sieht darin, wie inmitten einer Reihe politischer und finanzieller Krisen doch der bei der Gestaltung des Bahnnetzes leitende Gedanke — die Organisation des Monopols — frühzeitig zum Durchbruch kam und seitdem nie wieder verlassen wurde, wenn auch in Zeiten schwacher Regierung hin und wieder Abweichungen zu bemerken sind.

Man bekommt auch einen tiefen Einblick in die Methoden der französischen Finanzverwaltung gegenüber den Eisenbahn-Gesellschaften, einen Einblick, der um so werthvoller erscheinen dürfte, als die erstaunlichen Erfolge des französischen

Staatskredites, obzwar in erster Linie eine Frucht der Arbeitsamkeit, der Sparsamkeit und der Rechtstreue der Nation, doch auch mit der Eisenbahnpolitik in engem Zusammenhange stehen.

Zur Erläuterung und Ergänzung der Schrift des Herrn Léon Aucoc und zur vollständigen Orientirung des deutschen Lesers habe ich derselben eine Karte der französischen Eisenbahnen und verschiedene amtliche Aktenstücke beigegeben.

Das erste (*A*) ist das Bedingnissheft der Orleans-Gesellschaft, welches als Muster der Konzessions-Bedingnisshefte aller französischen Gesellschaften gelten kann, von denen es sich, bei meist wörtlicher Uebereinstimmung, nur durch die örtlichen Bestimmungen wesentlich unterscheidet. Diese französischen Konzessionen enthalten manche hierzulande wenig gekannte Bestimmungen.

Die zweite Beilage (*B*) besteht aus dem Texte einer jener Verordnungen, wodurch die französische Regierung in Folge der Gewährung der Zinsengarantie gewisse Regeln für die gesellschaftlichen Rechnungslegungen aufgestellt hat. Der Uebereinstimmung wegen ist auch hier die auf die Orleansbahn bezügliche Verordnung abgedruckt worden.

Die Beilage *C* enthält den Wortlaut eines Berichtes der auf Grund der eben erwähnten Verordnung zur Ueberprüfung der Rechnungen der Orleans-Gesellschaft eingesetzten Kommission. Dieser Bericht zeigt nicht nur durch ein Zahlenbeispiel, wie die einträglichen alten französischen Linien zu den Lasten der ertragslosen neuen Bahnen beitragen und dadurch die Staatsgarantie entlasten, sondern gibt auch ein interessantes Bild von der Art und Weise, wie die französische Regierung ihr Aufsichtsrecht über die Eisenbahn-Gesellschaften praktisch verwerthet.

Die Beilage *D* besteht in einem Auszuge aus einem Kommissionsberichte der Nationalversammlung, welcher beweist, dass auch die französische Volksvertretung die im dortigen Eisenbahnwesen erzielten Vortheile zu schätzen weiss und zu wahren entschlossen ist.

Die fünfte und letzte Beilage ist ein vor erst wenigen Monaten von der französischen Regierung der Nationalversammlung vorgelegter Gesetzentwurf, welcher in der Geschichte des französischen Eisenbahnwesens Epoche machen, und zu dessen vollem Verständniss eine Erläuterung nothwendig sein dürfte.

Seit dem 12. Juli 1865 bestehen in Frankreich gesetzlich zwei Klassen von Eisenbahnen:

1. *les chemins de fer d'intérêt général,* die Bahnen von allgemeinem Interesse oder „Reichsbahnen", deren Konzession von der Zentralregierung ertheilt wird und mit denen sich Herr Léon Aucoc fast ausschliesslich befasst hat;

2. *les chemins de fer d'intérêt local,* die Lokal- oder Vizinalbahnen, deren Konzession auf Grund des 1865er Gesetzes unter gewissen Bedingungen von den Departementalbehörden (Präfekt und Departementallandtag) ertheilt werden kann.

Nach einer ziemlich beglaubigten Annahme wäre die Entstehung des fraglichen Gesetzes vom Jahre 1865 auf nachstehende Umstände zurückzuführen.

Die Regierung und die einsichtigen Leute waren sich damals längst bewusst, dass unter den im Bau befindlichen und noch begehrten neuen Bahnen sich kaum eine rentable Unternehmung befinde, ja dass viele ihre Betriebskosten nicht decken würden. Die grossen Gesellschaften weigerten sich,

neue Konzessionen zu übernehmen, oder verlangten übermässige Baarbeiträge. Die Regierung hätte gerne den Bahnbau eingestellt oder wenigstens eingeschränkt, hatte dazu aber nicht die nöthige Kraft. So entschloss man sich, die Konzession der sogenannten Lokalbahnen an die Bedingung eines Geldbeitrages von Seiten der interessirten Gebiete und Ortschaften zu knüpfen und ihre Ertheilung im Wesentlichen in die Hände der Departementalbehörden zu legen. Manche hofften im Stillen, das Gesetz werde grossentheils ein todter Buchstabe bleiben, dem unsinnigen Eisenbahnbau aber einen wohlthätigen Riegel vorschieben. Die Volksvertretung, mehr besorgt um den Weiterbau des Bahnnetzes, that ihrerseits einen Schritt, indem sie aus eigener Initiative die Anwendung der schmalen Spur gesetzlich zuliess. Aber alle Erwartungen wurden getäuscht, weil die von der Regierung hintangehaltene Ueberspekulation sich nun auf die „Lokalbahnen" warf, und weil die Geldrücksicht die Lokalbehörden nicht immer zurückhielt. Unter dem Namen „Lokalbahnen" wurden zahlreiche neue Konzessionen ertheilt und dabei auf die Schmalspur nur ausnahmsweise Rücksicht genommen.

Seit jenem Gesetze sind nun aber zehn Jahre verstrichen; ein Theil der gesäeten Saat ist aufgegangen und hat bittere Früchte getragen.

Die eröffneten sogenannten Lokal- oder Vizinalbahnen, die sich aber technisch gar wenig von den Reichsbahnen unterscheiden, rentiren sich nicht, ja decken der Mehrzahl nach nicht ihre Betriebskosten. Die Ernüchterung ist in immer weitere Kreise gedrungen und der Staatsbauten-Minister tritt nunmehr auf zweifache Weise in's Mittel.

In formeller Beziehung bestrebt er sich, die den Lokalbehörden ertheilte Vollmacht wieder einzuschränken, auf dass nicht unter dem Namen „Lokalbahnen“ Parallel-Linien für die Hauptbahnen geschaffen werden. Die dieser Tage in Versailles aus Anlass der Konzessionirung einiger neuer Linien an die Paris-Lyon-Mittelmeer-Gesellschaft zum Abschluss gelangten hartnäckigen und hitzigen Kämpfe haben in dieser Frage die überwiegende Majorität der Nationalversammlung auf die Seite des Ministers gebracht.

In materieller Beziehung möchte derselbe gleichfalls mit dem bisher befolgten Systeme brechen und in dem Gesetzentwurfe (Beilage *E*) empfiehlt er im Namen der Regierung die Schmalspur als Rettungsmittel für die Lokalinteressen.

Wien, am 7. Juli 1875.

W. v. Nördling.

Ueber die zur Entwickelung

des

FRANZÖSISCHEN EISENBAHN-NETZES

angewendeten Mittel

und insbesondere die Verträge, betreffend die Staatsgarantie und die Theilung des Reinerträgnisses.

Die Nationalversammlung und vor ihr der Gesetzgebende Körper kamen wiederholt in die Lage, den Werth und die Resultate jener Verträge zu beurtheilen, die mit den 6 Gesellschaften, welche Konzessionäre des grössten Theiles unseres Eisenbahnnetzes sind, in den Jahren 1859, 1863 und 1868 abgeschlossen wurden. Bekanntlich hat der Staat behufs Sicherstellung einer grossen Anzahl von Bahnen, deren Zustandekommen in Folge des öffentlichen Misstrauens fraglich geworden war, die Zinsen des auf jene Linien, welche mit dem Namen „zweites Netz" (*second réseau*) bezeichnet werden, zu verwendenden Baukapitales innerhalb gewisser Grenzen und mit der Bedingung garantirt, dass das Reinerträgniss, sobald dasselbe eine gewisse Höhe überschreitet, getheilt werde.

Während der Debatten, welche in den Jahren 1873 und 1874, theils aus Anlass einer neuerlichen Anwendung dieses Systems, theils gelegentlich der Einstellung in den Staatshaushalt der zur Leistung der Garantievorschüsse nöthigen Summen stattfanden, wurden bedeutsame Thatsachen zur Sprache gebracht, widersprechende Anschauungen geäussert und ganz unrichtige Behauptungen aufgestellt, ohne ausdrücklich widerlegt zu werden; endlich wurden weder die zur Durchführung der Verträge getroffenen Maassnahmen, noch die erzielten Resultate auf eine genügende Weise klargelegt.

Andererseits förderten die Abrechnungen mit den Gesellschaften, welche seit dem Jahre 1863 im Auftrage des Staatsbauten-Ministers durch besondere Kommissionen gepflogen wurden, eine Anzahl von

Rechtsfragen zu Tage, wovon einige vor den Staatsrath in seiner Eigenschaft als oberster Verwaltungs-Gerichtshof gebracht wurden, und letzterer hat dieselben nach langwieriger Untersuchung, welche bei der Neuheit und Bedeutsamkeit der Streitfragen gerechtfertigt war, durch zwei am 5. Juni und 17. Juli 1874 erflossene Urtheile über die Rekurse der Orleans-Gesellschaft entschieden.

Wir halten deshalb den gegenwärtigen Moment für geeignet, um die verschiedenen Modalitäten, unter welchen der Gesetzgeber das französische Bahnnetz geschaffen hat, zu erläutern und um die Verträge aus den Jahren 1859, 1863 und 1868, die Tragweite derselben, ferner die zu ihrer Ausführung ergriffenen Maassregeln und endlich die durch sie erzielten Resultate einer gründlichen Erörterung zu unterziehen.

I. ABSCHNITT.

Geschichtliche Darstellung der Entwickelung des Netzes.

Wir glauben den Rahmen der vorgesteckten Aufgabe nicht zu überschreiten, indem wir, um den Ursprung der im Jahre 1859 abgeschlossenen und in den Jahren 1863 und 1868 modifizirten Verträge zu erläutern, einen Rückblick auf die frühere Entwickelung des Eisenbahnnetzes in Frankreich vorausschicken. Betrachtet man den mühsamen Anfang unserer vaterländischen Eisenbahnen, die traurige Rückwirkung der politischen und kommerziellen Krisen auf die Lage der Konzessions-Gesellschaften und andrerseits die wohlberechtigte Ungeduld der Bevölkerung, der kostbaren Vortheile des neuen Verkehrsmittels theilhaftig zu werden, so gewinnt man das Verständniss für das einigermaassen komplizirte System, zu welchem Regierung und Legislative unter dem Drange der Ereignisse durch eine Reihe von aufeinanderfolgenden Maassnahmen gelangt sind; ein System, in welchem die Privatthätigkeit mit der Regierungsaktion, das Privatkapital mit den Staatsfinanzen auf's innigste verbündet sind. Man erkennt dann, dass es ungerecht wäre, dieses System vom Standpunkte der reinen Theorie, oder selbst vom Standpunkte der dermalen herrschenden, öffentlichen Meinung und der gegenwärtigen Kreditverhältnisse zu beurtheilen und dass das erzielte Resultat durch einen anderen Vorgang sicherlich nicht erreicht worden wäre [1]).

[1]) Die Hauptmomente unserer geschichtlichen Darstellung sind den Akten der Kammern, den Motivenberichten, den Berichten der Ausschüsse und den Verhandlungs-Protokollen entnommen.

In einem Werke, betitelt „*Les Chemins de fer aujourd'hui et dans cent ans*", gibt H. Audiganne eine detaillirte Analyse und eine Beurtheilung der Kammerverhandlungen und der Regierungsakte bezüglich der Eisenbahnen bis zum Jahre 1861. Auch ein umfangreicher Bericht, welcher im Jahre 1855 im Namen einer von dem Staatsbauten-Minister mit der Sammlung der statistischen Urkunden über die Eisenbahnen betrauten Kommission erstattet wurde und von H. Nicolas, *ingénieur des ponts et chaussées,* unterzeichnet ist, kann mit Vortheil zu Rathe gezogen werden. *(Documents*

§. 1.

Periode bis zu den Verträgen vom Jahre 1859.

Beim Beginn des Eisenbahnbaues haben sich zwei einander diametral gegenüberstehende Systeme geltend gemacht, und die verschiedenen Völker haben darunter nach Maassgabe der ihnen eigenen Geistesrichtung und nach ihrer Tendenz in Bezug auf die öffentliche Verwaltung ihre Wahl getroffen. Die Einen überliessen den Bau und Betrieb der Eisenbahnen gänzlich der Privatindustrie, auf Grund einer ewigen Konzession, ohne Inanspruchnahme des Staatsschatzes, ja ohne dass die Staatsverwaltung sich das Recht einer wirksamen Beaufsichtigung vorbehalten hätte; die Anderen behielten den Bau und Betrieb der Eisenbahnen ausschliesslich der Staatsverwaltung vor. England und die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika haben das erstere System angenommen. Dabei ist jedoch zu bemerken (und wir kommen auf diesen Punkt noch zurück), dass seit einigen Jahren das englische Parlament und mehrere Staaten Nord-Amerika's dahin streben, die Machtvollkommenheit der Konzessions-Gesellschaften einzuschränken und die Gebahrung der letzteren einer strengeren Aufsicht im Interesse des Publikums zu unterziehen. Belgien und einige Staaten von Deutschland haben das letztere System, wenigstens in der ersten Zeit und für einen Theil ihrer Bahnen, angenommen.

Als die Frage der Herstellung unseres Bahnnetzes an die französische Legislative herantrat, hatte letztere jene beiden Beispiele vor Augen und wurden die Vor- und Nachtheile der beiden Systeme um so länger diskutirt, als die Politik auf diese Verhandlungen hinüberspielte.

Mittlerweile blieb Frankreich hinter mehreren benachbarten Staaten weit zurück; erst im Jahre 1833 wurde der Regierung durch ein Spezialgesetz ein Kredit von 500,000 Franken behufs Eisenbahntrassirungen eröffnet.

---

statistiques sur les chemins de fer, 1856.) Ein Theil der von H. Lucas, *ingénieur des ponts et chaussées,* im Jahre 1873 für die Wiener Ausstellung geschriebenen *Étude historique et statistique sur le voies de communication de la France*" ist gleichfalls den Eisenbahnen gewidmet.

Die im Folgenden vorkommenden Zahlen sind nachgenannten Werken entnommen: dem jährlich vom Staatsbauten-Minister unter dem Titel „*Situation des chemins de fer français*" veröffentlichten Werke, den „*Documents statistiques*" vom Jahre 1856, den „*Documents financiers*" vom Jahre 1868 und den „*Documents relatifs à la construction et à l'exploitation*" vom Jahre 1872.

Bis dahin hatte sich die Staatsgewalt darauf beschränkt, die Ausführung einiger Eisenbahnen von geringer Ausdehnung zur Verbindung von Kohlengruben und Hüttenwerken mit den bestehenden Wasserstrassen zu genehmigen. In solcher Weise waren konzessionirt worden:

1823 die Eisenbahn von St. Étienne zur Loire,
1826 „ „ „ St. Étienne nach Lyon,
1828 „ „ „ Andrézieux nach Roanne
1830 „ „ „ Épinac zum Kanal von Burgund,

endlich am 29. Juni 1833 die Linie von Alais nach Beaucaire. Alle diese Linien wurden für ewige Zeit konzessionirt. Die früheren Konzessionen waren im Wege königlicher Verordnungen ertheilt; diejenige der Alais-Bahn wurde durch ein Gesetz ratifizirt, auf Grund der durch Art. 10 des Gesetzes vom 21. April 1832 aufgestellten und später durch die Gesetze vom 7. Juni 1833 und vom 3. Mai 1841 bestätigten Grundsätze.

Uebrigens geschah es erst im Monate Juli 1832, dass auf der Eisenbahn von St. Étienne nach Lyon der Pferdebetrieb durch den Lokomotivbetrieb ersetzt wurde und der Personentransport, welcher im Bedingnisshefte nicht vorgesehen war, zum Frachtentransporte hinzukam.

Inzwischen blieben die von den Staatsingenieuren ausgearbeiteten Bahnprojekte in der Schwebe. Neue Versuche mit kurzen Linien machten nach und nach die öffentliche Meinung mit den Vortheilen der Eisenbahnen vertraut. So wurden im Jahre 1835 die Bahn von Paris nach St. Germain, sodann in den Jahren 1836 und 1837 die Linien Montpellier-Cette, die beiden Linien Paris-Versailles (rechtes und linkes Ufer), ferner Mühlhausen-Thann und Bordeaux-la Teste konzessionirt. Diese neuen Konzessionen unterschieden sich von den früheren dadurch, dass ihre Dauer zeitlich begrenzt war und dass dem Staate das Recht vorbehalten wurde, von der Bahn nach dem Erlöschen der Konzession Besitz zu ergreifen. Ausserdem wurden die Verpflichtungen der Gesellschaften durch die Bedingnisshefte in eingehender Weise festgesetzt.

Als die Regierung im Jahre 1837 der Deputirtenkammer fünf Gesetzentwürfe, betreffend die Konzessionirung der Linien von Paris nach Belgien, von Paris nach Tours, von Paris nach Rouen und dem Havre und von Lyon nach Marseille vorlegte, eröffnete sich eine äusserst lebhafte Debatte über die Frage, ob es zweckmässig sei, die Ausführung dieser bedeutenden Arbeiten und den Bahnbetrieb der

Privatindustrie zu überlassen, oder ob man sie nicht dem Staate vorbehalten solle.

Die Einen betrachteten es als Pflicht des Staates, die Privat-Unternehmungslust und das Assoziationswesen zu fördern und an deren Stelle erst dann einzutreten, wenn sich dieselben als ohnmächtig erwiesen hätten. Sie hoben hervor, dass das Unternehmen für die Staatsfinanzen erdrückend sein würde, obwohl man damals weit entfernt war, die Ausdehnung, welche das Eisenbahnnetz erlangt hat, vorauszusehen. Sie betonten die Schwierigkeiten, in welche sich der Staat stürzen würde, falls er die Verantwortlichkeit für das ungeheure Werk durch seine Ausführung auf Staatskosten übernähme, den schwerfälligen Gang der Staatsbauten, die Eifersucht unter den die Eisenbahn gewärtigenden Ortschaften, die Beschwerden und Klagen Derjenigen, deren Wünsche nicht in Erfüllung gingen.

Andere wieder behaupteten, dass das Staatsinteresse es erheische, Herr der in jeder Beziehung so äusserst wichtigen Verkehrswege zu bleiben und das Recht zur Abänderung der Tarife, welche auf die Entwickelung des Handels und der Industrie einen so grossen Einfluss nehmen, nicht aus der Hand zu geben. Sie betrachteten überdies die Ohnmacht der Privatgesellschaften als von vornherein erwiesen, zum mindesten rücksichtlich der grossen, mit bedeutendem Kostenaufwande verbundenen Linien und verwiesen auf die schweren Missbräuche der Spekulation.

Die auf der einen wie auf der anderen Seite vorgebrachten Gründe waren so gewichtig, dass die Deputirtenkammer, welche im Jahre 1837 nach einer lebhaften Debatte die Verhandlung der auf Konzessionirung mehrerer grosser Linien an verschiedene Gesellschaften bezüglichen Vorlagen vertagt hatte, im Jahre 1838 eine Reihe von Anträgen ablehnte, welche auf Ausführung einer Art von Eisenbahnnetz ersten Ranges durch den Staat hinzielten [1]).

Dagegen wurden in diesem Jahre mehrere Konzessionen an Gesellschaften ertheilt und damit der Anstoss zur Ausführung der grossen Linien gegeben; zu einem planmässigen Vorgehen erhob man sich indess nicht. So wurden die Eisenbahnen von Strassburg nach Basel, von Paris an das Meer (Rouen, Havre und Dieppe), von

[1]) Der Motivenbericht zu dem Gesetzentwurf vom Jahre 1838, dessen Verfassung von dem damaligen General-Direktor der Strassen- und Brückenbauten, Herrn Legrand, herrührt und der im Namen des Ausschusses der Deputirtenkammer durch Herrn Arago erstattete Bericht führen in anschaulicher Weise die zu Gunsten der beiden einander entgegenstehenden Ansichten vorgebrachten Gründe an.

(„Moniteur" vom 16. Februar und 26. April 1838.)

Paris nach Orleans sammt mehreren Abzweigungen und von Lille nach Dünkirchen beschlossen.

Allein sehr bald trat eine erste Krise ein. Die Aktionäre, besorgt über die Ausdehnung der Verpflichtungen, welche ihnen die Konzessionen auferlegten und erschreckt durch die politischen Agitationen und durch die, wie es schien, im Entstehen begriffenen, auswärtigen Verwickelungen, verweigerten die Einzahlung der von ihnen gezeichneten Summen. In Folge dessen legten die beiden Gesellschaften, an welche die Eisenbahnen von Lille nach Dünkirchen und von Paris an's Meer konzessionirt worden waren, ihre Konzession zurück, während die Orleans-Gesellschaft die Ermächtigung nachsuchte und erhielt, ihre Konzession auf die Theilstrecke zwischen Paris und Juvisy mit der Abzweigung nach Corbeil zu beschränken. Letztere Gesellschaft, sowie jene beiden, welche die Konzession für die Linien Bordeaux-la Teste, beziehungsweise Paris-Versailles (linkes Ufer) erhalten hatten, wurden durch ein Gesetz ddo. 1. August 1839 ermächtigt, Anträge auf eine die Herabminderung der Baukosten bezweckende Abänderung des Bedingnissheftes zu stellen. Diese Erleichterung wurde sogar durch ein Gesetz vom 9. August 1839 zu allgemeiner Geltung gebracht.

Als die Orleans-Gesellschaft im folgenden Jahre den Entschluss fasste, auf die Gesammtheit der erhaltenen Konzessionen zurückzugreifen, musste man zur Ermuthigung der Aktionäre durch ein Gesetz vom 15. Juli 1840 die Konzessionsdauer von 70 auf 99 Jahre verlängern und die 4perzentigen Zinsen des in dem Unternehmen zu investirenden Kapitales im Betrage von 40 Millionen durch den Staat garantiren. Es ist dies das erste Beispiel einer Kombination, welche später eine so vielseitige Anwendung gefunden hat.

Diese Art von Unterstützung der Gesellschaft wurde erst nach einer eingehenden Verhandlung angenommen. Die Regierung hatte schon im Jahre 1837 dieses Mittel, um das schüchterne Privatkapital zu ermuthigen, in einem Gesetzentwurfe, betreffend die Eisenbahn von Lyon nach Marseille, dessen Behandlung vertagt wurde, vorgeschlagen; allein der Antrag hatte in der Kammer, ungeachtet der Unterstützung, welche ihm von Seite des Berichterstatters, Herrn Dufaure, und des Deputirten Berryer zu Theil wurde, eine wenig günstige Aufnahme gefunden [1]).

In der die Orleans-Gesellschaft betreffenden Vorlage vom Jahre

[1]) Bericht des Herrn Dufaure, erstattet in der Sitzung vom 5. Juni 1837. („Moniteur" vom 8. Juni.) — Rede des Deputirten Berryer in der Sitzung vom 19. Juni. („Moniteur" vom 20. Juni.)

1840 hatte die Regierung nicht umhin gekonnt, auf die Zinsengarantie hinzuweisen, weil die durch Herrn Bartholony vertretene Gesellschaft darauf bestand; allein sie bekämpfte den Vorschlag. Sie hielt es für zweckmässiger, eine gewisse Anzahl Aktien von der Gesellschaft zu übernehmen und den übrigen Aktionären das Vorrecht zuzusichern, vorweg 4percentige Zinsen von dem ihrerseits eingezahlten Kapitale zu beziehen. Sie berief sich in diesem Sinne auf das Vorbild einiger Staaten Nord-Amerika's. Der Ausschuss der Deputirtenkammer hingegen stellte den Antrag auf Gewährung der Garantie eines Minimalerträgnisses. Er erblickte darin den wesentlichen Vortheil, dass die Ausführung der Bahn solchergestalt wirksamer gesichert werde, als durch jedes andere Mittel, weil ja die Garantie erst mit dem Zeitpunkte der Betriebseröffnung in Kraft treten sollte. Ueberdies berief sich der Ausschuss auf den Umstand, dass diese Art der Staats-Unterstützung bei einem Bahnunternehmen, dessen Rentabilität ausser Zweifel steht, dem Staatsschatze keinerlei Opfer auferlege. Bei der Verhandlung wurde der Ausschussantrag von dem Berichterstatter Gustave de Beaumont sehr geschickt vertheidigt und von den Deputirten Berryer und Duchâtel lebhaft unterstützt. Zuletzt stimmte auch die Regierung durch Herrn Jaubert, den Staatsbauten-Minister, und Herrn Thiers, den Minister-Präsidenten, bei, und der Antrag wurde mit grosser Majorität angenommen [1]).

Es lag aber damals durchaus nicht in der Absicht, diesen Vorgang zu verallgemeinern; er hätte auch zu den speziellen Verhältnissen aller Gesellschaften gar nicht gepasst. Dasselbe Gesetz vom 15. Juli 1840 ermächtigte die Regierung, den Bahnen Strassburg-Basel und Andrézieux-Roanne Vorschüsse aus dem Staatsschatze zu leisten. Dasselbe war im Jahre 1837 für die Eisenbahnen im Gard-Departement gethan worden.

Die Erfahrung, welche soeben die die Konstituirung der Gesellschaften begleitenden Schwierigkeiten gezeigt hatte, bestimmte die Kammer, die Ausführung der Linien Montpellier-Nîmes und Lille-Valenciennes durch den Staat zu beschliessen. (Gesetz vom 15. Juli 1840.)

Endlich aber that man einen entschiedenen Schritt. Am Ende des Jahres 1841 besass Frankreich erst 877 Kilometer Eisenbahnen, wovon nur 566 Kilometer im Betrieb, während damals in Europa 9,281 Kilometer konzessionirt oder im Bau begriffen und

---

[1]) Siehe den Motivenbericht („Moniteur" vom 8. April 1840), den Ausschussbericht („Moniteur" vom 4. Juni) und die Kammerverhandlung („Moniteur" vom 10., 11., 12. und 13. Juni.)

4,912 Kilometer dem Verkehr übergeben waren[1]). Die Hauptlinien des Netzes, welche die einzelnen Landestheile untereinander und die Hauptstadt mit den Landesgrenzen verbinden sollten, waren bis nun noch nicht bezeichnet. Dies geschah durch das Gesetz vom 11. Juni 1842, welches zugleich den bei der Ausführung einzuhaltenden Vorgang feststellte.

Das erwähnte Gesetz verfügte „die Herstellung eines Systems „von Eisenbahnen, und zwar: von Paris an die belgische Grenze über „Lille und Valenciennes; von Paris in der Richtung gegen England über „einen oder mehrere fernerweitig zu bestimmende Uferpunkte des Kanals „la Manche; an die Grenze Deutschlands über Nancy und Strassburg; „an's Mittelmeer über Lyon, Marseille und Cette; an die spanische „Grenze über Tours, Poitiers, Angoulême, Bordeaux und Bayonne; „an's atlantische Meer über Tours und Nantes; nach Mittel-Frankreich „über Bourges. Ausser diesen sämmtlich von Paris ausgehenden Linien „wurden noch weitere Eisenbahnen, und zwar: vom mittelländischen Meere „zum Rhein über Lyon, Dijon und Mühlhausen, endlich vom atlanti„schen Ozean an's Mittelmeer über Bordeaux, Toulouse und Marseille „projektirt." Dies war das damalige Programm.

Was die Ausführungs-Modalitäten betrifft, so wandte sich die Legislative einem neuen System zu, welches zwischen den bisher befolgten in der Mitte lag. Der Staatsbauten-Minister erklärte, dass nach seiner innersten Ueberzeugung der Staat, wenn auch nicht die Gesammtheit, so doch den grössten Theil der Kosten der Hauptbahnen tragen müsse. Der Ausschuss der Deputirtenkammer seinerseits anerkannte durch seinen Berichterstatter, H. Dufaure, dass das Kapital, entmuthigt durch die bei der Ausführung der ersten Linien zu Tage getretenen Misserfolge, sich von den Eisenbahn-Unternehmungen abgewendet habe und dass Etwas geschehen müsse, um das abhanden gekommene Vertrauen wieder zu wecken. Man kam sonach überein, die Kräfte der Regierung mit jenen der Privatindustrie zu vereinigen.

Der Staat sollte unter Beihilfe der Departements und der Gemeinden die erforderlichen Gründe einlösen und den Unter- und Hochbau auf seine Kosten ausführen. Der Betrieb hingegen sollte im Pachtwege an Gesellschaften übertragen werden, welche überdies den gesammten Oberbau mit Einschluss der Beschotterung, ferner das ge-

[1]) England besass zu jener Zeit 3,617 Kilometer, darunter 2,521 in Betrieb, Preussen und die übrigen deutschen Staaten 2,811, wovon 627 im Betrieb; Oesterreich 877, wovon 747 im Betrieb; Belgien 621 Kilometer, wovon 378 im Betrieb. In den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika waren bereits 15,000 Kilometer konzessionirt und 5,800 Kilometer dem Verkehr übergeben.

sammte Betriebsmateriale zu beschaffen und endlich auch die Bahnerhaltung zu besorgen hätten. Die mit den Gesellschaften abzuschliessenden und der Legislative zur Genehmigung vorzulegenden Pachtverträge sollten die Dauer und die Bedingungen der Betriebsführung, sowie die Tarife feststellen. Nach Ablauf der Verträge sollte der Werth des Oberbaues und des Betriebsmateriales durch Schätzung erhoben und der abtretenden Gesellschaft durch die nachfolgende, oder aber durch den Staat ersetzt werden.

Diese neue Kombination war im Jahre 1839 von einer im Staatsbauten-Ministerium eingesetzten Kommission in Vorschlag gebracht worden [1]). Sie hatte den Vorzug, den Pachtgesellschaften nur solche Lasten zu übertragen, deren Schätzung keinem Irrthum ausgesetzt ist und somit die Privatindustrie von Allem, was das Vertrauen schädigen und das Kapital fern halten konnte, zu befreien; der Staat seinerseits fand seinen Vortheil darin, dass er die Dauer der Pachtverträge nach Belieben bestimmen konnte. Ausserdem bezweckte man, die Lasten des Staatsschatzes dadurch zu verringern, dass den durch die Erbauung der Eisenbahnen begünstigten Departements und Gemeinden zwei Drittel von den Kosten der Grundeinlösung übertragen wurden.

Im Grossen und Ganzen war dieses System in vollem Einklange mit der damals herrschenden Strömung der öffentlichen Meinung. Der Berichterstatter Dufaure sagte in seinem Bericht: „Ihr Ausschuss ist „der Ansicht, dass dieses System das gescheidteste ist, das wir be„schliessen können." Die Majorität des Ausschusses der Deputirtenkammer hatte anfangs sogar beantragt, dieses System prinzipiell auf alle durch das Gesetz vorgesehenen Eisenbahnlinien anzuwenden. Die Kammer wollte jedoch durch die unbedingte Annahme desselben das System der Konzessionirung nicht ausschliessen, und nach einer lebhaften Diskussion, während welcher mehrere Redner, insbesondere Herr v. Lamartine, sich gegen jede Ausnahme von dem neuen System auf's Entschiedenste aussprachen, gelangte ein Amendement des Herrn Duvergier de Hauranne zur Annahme, wodurch dem Artikel 2 des Gesetzes folgende Bestimmung angefügt wurde: „Nichtsdestoweniger „können diese Linien ganz oder theilweise der Privatindustrie konzes„sionirt werden, jedoch erst auf Grund spezieller Gesetze und unter „den durch letztere festzustellenden Bedingungen."

Behufs Inangriffnahme der beschlossenen Linien wurde der Regierung ein Kredit von 125 Millionen eröffnet.

---

[1]) Die Anschauungen dieser Kommission sind aus einem Berichte zu entnehmen, welcher im Namen des Ausschusses der Deputirtenkammer in der Sitzung vom 16. April 1842 erstattet wurde.

Es muss schon jetzt bemerkt werden, dass jene Bestimmung des Gesetzes vom Jahre 1842, welche den Departements und Gemeinden die Verpflichtung eines Beitrages zu den Kosten der Grundeinlösung auferlegte, so vielfache Beschwerden veranlasste, dass sie durch ein Gesetz ddo. 19. Juli 1845 wieder aufgehoben wurde.

Von dem Erscheinen des 1842er Gesetzes an kam in den Eisenbahnbau ein reges Leben. Unter den in diesem Gesetze gegebenen Bedingungen wurden in den Jahren 1845, 1846 und 1847 die Linien von Orleans nach Bordeaux, nach Mittel-Frankreich, von Paris nach Strassburg, von Tours nach Nantes und von Paris nach Rennes in Angriff genommen. Für weitere Linien, und zwar: Avignon-Marseille, Amiens-Boulogne, Montereau-Troyes, Paris-belgische Grenze, Creil-Saint Quentin, Paris-Lyon, Lyon-Avignon, Rouen-Dieppe und Bordeaux-Cette wurden seitens verschiedener Gesellschaften so vortheilhafte Angebote eingereicht, dass ihr Bau und Betrieb im Konzessionswege vergeben werden konnte. In einigen Fällen, wie beispielsweise bei der im Jahre 1845 konzessionirten Nordbahn, erhielt die Regierung die bereits verausgabten Summen zurückvergütet.

Die Spekulation war sogar so kühn geworden, dass der Handel mit Anweisungen auf zu emittirende Eisenbahnaktien mittelst eines Gesetzes ddo. 15. Juli 1845 verboten werden musste. Einige Male, je nach den Umständen, schrieb die Regierung eine öffentliche Offertverhandlung aus, wobei der Nachlass an der Dauer der Konzession, welche zwischen 27 und 72 Jahren schwankte, maassgebend war[1]). Man wurde jedoch bald gewahr, wie gewagt manche der auf diesem Wege eingegangenen Verbindlichkeiten waren. Andere Male eröffnete die Regierung direkte Konzessionsverhandlungen mit solchen Gesellschaften, welche hinreichende Bürgschaft zu bieten schienen. Dabei wurden zuweilen Subventionen aus Staatsmitteln zugesichert, wie dies bei den Linien Rouen-Havre und Avignon-Marseille der Fall war.

Diese Bewegung wurde im Jahre 1847 durch eine in Folge der Missernte eingetretene Handels- und Finanzkrise unterbrochen. Die Eisenbahnpapiere erlitten in Folge derselben eine beträchtliche Entwerthung. Die Konzessionen der Bahnlinien Bordeaux-Cette und Lyon-Avignon wurden sogar, da die Gesellschaften den eingegangenen Verbindlichkeiten nicht nachkommen konnten, als erloschen erklärt.

Die Revolution des Jahres 1848 war natürlich nur geeignet,

---

[1]) Für die Linie Montpellier-Nîmes, welche aus Staatsmitteln erbaut worden war, machte die Regierung die Zuerkennung des auf 12 Jahre lautenden Pachtvertrages von dem Anbote auf den seitens der Gesellschaft zu zahlenden Pachtschilling abhängig.

diese Krise zu verschlimmern. Mehrere Gesellschaften geriethen in Auflösung, und die Regierung musste die Orleans-Bahn, dann die Eisenbahnen Bordeaux-la Teste, Marseille-Avignon und Paris-Sceaux unter Sequester stellen [1]). Ausserdem genehmigte ein Gesetz vom 17. August 1848 den Rückkauf der Eisenbahn von Paris nach Lyon durch den Staat. Diese Maassregel war durch die Nothlage, in welche die Gesellschaft gerathen war, gerechtfertigt; jedoch wurde dem Antrage auf Rückkauf aller Eisenbahnen, welchen die Exekutiv-Kommission am 17. Mai 1848 gestellt hatte, der aber mit den vom Staate in den Bedingnissheften übernommenen Verpflichtungen nicht im Einklange stand, keine Folge gegeben.

Mehrere Gesellschaften konnten nur mit Mühe ihre Bauarbeiten wieder aufnehmen. Ein Gesetz vom 19. November 1849 gewährte der Gesellschaft Marseille-Avignon eine Zinsengarantie. Ein anderes Gesetz, datirt vom 6. August 1850, kam den beiden Bahnen Orleans-Bordeaux und Tour-Nantes dadurch zu Hilfe, dass es die Dauer ihrer Konzessionen auf 50 Jahre verlängerte und die Gesellschaften verschiedener, in dem ursprünglichen Vertrage enthaltener Verpflichtungen entband.

Die einzige Konzession, welche in der Zeit von 1848 bis Ende 1851 ertheilt wurde, ist die der Linie Paris-Rennes, welche bis Chartres bereits eröffnet war. Der Staat nahm — dem Gesetze vom Jahre 1842 gemäss — alle zur Herstellung des Unterbaues ausgeführten oder noch auszuführenden Arbeiten auf sich und garantirte überdies der Gesellschaft die 4perzentigen Zinsen des zur Herstellung des Oberbaues und zur Anschaffung des rollenden Materiales erforderlichen Kapitals bis zu dem Maximalbetrage von 55 Millionen. Die Dauer dieser mittelst Gesetzes vom 13. Mai 1851 genehmigten Konzession erstreckte sich auf 99 Jahre. Noch ist zu erwähnen, dass ein Gesetz vom 1. Dezember 1851 eine Offertausschreibung für die Bahn von Lyon nach Avignon anordnete.

Die Gesammtlänge aller konzessionirten Bahnen, welche im Jahre 1848 4,034 Kilometer betragen hatte, war am Ende des Jahres 1851 auf 3,910 Kilometer herabgesunken; überdies verblieben 1,049 Kilometer, welche gesetzlich beschlossen, aber nicht konzessionirt waren und für deren Ausführung der Staat Sorge tragen sollte. Die Länge der dem Verkehre übergebenen Bahnen hingegen war von 1,823 auf 3,546 Kilometer angewachsen, wovon 383 Kilometer durch den Staat betrieben wurden [2]).

[1]) Verordnungen vom 4. April, 30. Oktober, 21. November und 29. Dezember 1848.

[2]) Es sind dies die von den Staatsingenieuren vollendeten Linien Paris-Chartres, Paris-Tonnerre und Dijon-Châlons.

Gegenüber den Bedürfnissen des Landes war dies ein höchst ungenügendes Resultat [1]). Der Staat hatte indess Lasten übernommen, die für jene Zeit sehr beträchtlich waren; hatte er sich doch verpflichtet, Baar-Subventionen bis zu einem Betrage von 51 Millionen zu leisten und Arbeiten im Werthe von 403 Millionen auszuführen. Ueberdies hatte er versprochen, Vorschüsse im Betrage von 167 Millionen zu leisten, welche von den Gesellschaften, und zwar ein Drittel in baarem Gelde und der Rest in Form von Bauten, zurückzuzahlen waren.

Die erste Sorge der Regierung des Kaiserreiches war, die Stellung der Gesellschaften zu befestigen und hiedurch die Entfaltung einer lebhaften Bauthätigkeit ihrerseits zu sichern.

Indem die kaiserl. Regierung die Dauer der Konzessionen auf 99 Jahre ausdehnte, — was bisher erst in 9 Fällen geschehen war — kräftigte sie sofort den Kredit der Gesellschaften; ferner gestattete sie diesen die Aufnahme neuer Kapitalien, nicht nur zum Zwecke der Vollendung der früher konzessionirten Linien, sondern auch, um den Staat von den seinerseits übernommenen Verpflichtungen fast vollständig zu entheben und endlich auch um von den Gesellschaften eine beträchtliche Erweiterung ihrer Netze zu erwirken. Mit Ende des Jahres 1852 war die Länge der definitiv konzessionirten Bahnen auf 6,895 Kilometer gestiegen, worunter sich 1,950 Kilometer neuer Linien befanden [2]).

Zugleich begünstigte die Regierung eine andere Kombination, welche dazu bestimmt war, die auf die Ausbreitung des Eisenbahnnetzes gerichtete Bewegung in nachdrücklicher Weise zu unterstützen und zu fördern: wir meinen die Fusion der Gesellschaften, welche sich in der Zeit von 1852 bis 1857 vollzog und den grössten Theil der Eisenbahnlinien in die Hände von 6 Gesellschaften brachte.

Bei dem Baue des französischen Eisenbahnnetzes hatte man natürlicherweise mit den grossen Linien begonnen, welche, Paris zum Mittelpunkte nehmend, das Land von Norden nach Süden und von

---

[1]) Zu derselben Zeit besass Grossbritannien 11,089, Preussen und die übrigen deutschen Staaten 5,840, Oesterreich 2,357, Russland 1,148 und Belgien 868 Kilometer Eisenbahnen.

[2]) Die wichtigsten, während des Jahres 1852 in Betreff der Eisenbahnen erflossenen Akte sind: die Dekrete vom 5. Jänner 1852, bezüglich der Eisenbahn Paris-Lyon, — vom 19. Jänner 1852, bezüglich der Nordbahn-Gesellschaft, — vom 25. März 1852, bezüglich der Gesellschaft der Paris-Strassburger Eisenbahn, — vom 27. März 1852, bezüglich der Gesellschaft der Orleans-Bahn — und die Gesetze vom 8. Juli 1852, bezüglich der Gesellschaften der Linien Lyon-Marseille, Bordeaux-Cette und Paris-Cherbourg. — Auch das Dekret vom 10. Dezember 1851, welches die Pariser Gürtelbahn (am rechten Ufer) an ein Syndikat der grösseren Gesellschaften konzessionirte, fällt in jene Periode.

Osten nach Westen durchschnitten; und da man zu jener Zeit weit entfernt war, die spätere Entwickelung der Eisenbahnen zu ahnen, so hatte man in mehreren Fällen absichtlich die Trassen verlängert, um die thunlich grösste Anzahl bedeutender Städte zu berühren. Man hatte sodann verschiedene Transversal-Linien gebaut, um jene bevölkerten Städte, Häfen und industriellen Gebiete, welche nicht schon von den ersten Linien berührt waren, in Eisenbahnverbindung zu setzen und um im Interesse des internationalen Verkehrs oder aus strategischen Rücksichten die Landesgrenze zu erreichen und daselbst den Anschluss an die Eisenbahnen der Nachbarstaaten zu gewinnen. Solcher Linien bedurfte es vieler, und um den Wünschen der Bevölkerungen und den Bedürfnissen der Staatsverwaltung gerecht zu werden, musste man sich zu Abkürzungs- und Zweiglinien verstehen, bis am Ende jedes Departement eine Eisenbahn und wo möglich jeder Sitz einer Präfektur und einer Unterpräfektur eine Bahnstation erhielt.

Unter gewissen Umständen hatte die Regierung versucht, zur Erweiterung des Netzes neue Gesellschaften heran zu ziehen; so namentlich die Gesellschaft des Grand Central, welche jedoch, nachdem sie in den Jahren 1853 und 1855 die Konzession für mehr als 1,000 Kilometer Bahnen erhalten hatte, genöthigt war, sich als unvermögend zur Einhaltung der übernommenen Verpflichtungen zu erklären. Die Regierung kam dermaassen bald zur Erkenntniss, dass neue Gesellschaften sich nur dann zur Herstellung von meist unrentablen Linien herbeilassen könnten, wenn in die Konzession auch eine gewisse Anzahl solcher Linien mit aufgenommen würde, die Konkurrenzlinien für schon bestehende Bahnen bildeten. Diese Konkurrenz hätte aber die alten Gesellschaften, denen man im Jahre 1852 aufgeholfen hatte, wieder geschädigt. Die Regierung hielt es daher für angemessener, durch Bildung grosser Bahnnetze die vorhandenen Kräfte zu vereinigen. Sie konstituirte also auf breitester Grundlage die ältesten und solidesten Gesellschaften, welche die Konzession jener Linien, die den Haupt-Handelszügen folgten, in Händen hatten und setzte dieselben hiedurch in den Stand, ohne Schädigung ihrer künftigen Prosperität auch solche Linien zweiten Ranges auszuführen, welche wegen Unzulänglichkeit des voraussichtlichen Verkehrs kein Gegenstand der Privatspekulation sein konnten. Indem die Regierung diese Gesellschaften rücksichtlich ihrer rentablen Linien, wenn auch nicht rechtsverbindlich, so doch thatsächlich gegen Konkurrenz schützte, konnte sie ihnen andrerseits bedeutende Opfer abverlangen und dadurch alle Theile des Landes mit Eisenbahnen versehen.

Diese Fusionen hatten aber auch noch einen anderen Vortheil. Sie ermöglichten es, den Betriebsdienst einheitlich zu gestalten, das Um-

steigen der Reisenden und die Umladung der Frachten zu vermeiden, die allgemeinen Verwaltungskosten zu vermindern, besonders aber auf den verschiedenen Bahnen ein einheitliches Bedingnissheft und das gleiche Tarif-Maximum einzuführen.

Die Fusion der Gesellschaften wurde durch die damalige Gesetzgebung in hohem Grade erleichtert. Bekanntlich gewährte der Art. 4 des Senatsbeschlusses vom 25. Dezember 1852 dem Kaiser das Recht, alle öffentlichen Bauten, mochten sie von was immer für einer Bedeutung sein, durch im Staatsrathe erlassene Dekrete zu genehmigen, und war es nur nöthig, die mit den Konzessionsgesellschaften abgeschlossenen Verträge dem Gesetzgebenden Körper zur Genehmigung zu unterbreiten, insoferne dieselben dem Staatsschatze eine finanzielle Verpflichtung auferlegten.

Vom Jahre 1852 datirt die Entstehung der drei grossen Gruppen der Nordbahn, Orleans-Bahn sammt Verlängerungen und Mittelmeer-Bahn, vom Jahre 1853 die der Süd- und Ostbahn. Die Gesellschaft der Paris-Lyoner Bahn nahm selbst mehrere kleinere Linien in sich auf. Im Jahre 1855 konstituirte sich die neue Westbahn-Gesellschaft. Im Jahre 1857 endlich vereinigten sich die beiden Gesellschaften Paris-Lyon und Lyon-Mittelmeer angesichts des von dem Grand-Central zu übernehmenden Nachlasses.

Die Anzahl der Gesellschaften, welche im Jahre 1846 33 betragen hatte, fiel nach und nach auf 24 bis zum Jahre 1855, auf 11 im Jahre 1857 und beschränkte sich im Jahre 1859 sozusagen auf 6 [1]).

In Folge der in den Jahren 1852—1855 ertheilten Konzessionen hatte die Regierung die Gesammtlänge der konzessionirten Bahnen auf 11,846 Kilometer gebracht. In den Jahren 1852 und 1853 war es

---

[1]) Es sind dies:

1. Die Nordbahn-Gesellschaft, welche im Jahre 1847 die Bahn Creil-Saint Quentin in sich aufgenommen und sich im Jahre 1852 mit der Gesellschaft der Bahn Amiens-Boulogne fusionirt hatte. Die Konzession erlischt am 31. Dezember 1950.

2. Die Orleans-Gesellschaft, welche die Gesellschaften der Bahnen Paris-Orleans, Mittelfrankreich, Orleans-Bordeaux und Tours-Nantes in sich vereinigte. Ihre Konzession erlischt am 31. Dezember 1956.

3. Die Gesellschaft Paris-Lyon-Mittelmeer, welche sich durch die Vereinigung der beiden theilweise selbst wieder durch Fusionen entstandenen Bahnen Paris-Lyon und Lyon-Mittelmeer gebildet hatte; diese Gesellschaft übernahm im Jahre 1857 die Lyon-Genfer und die Bourbonnais-Bahn und im Jahre 1858 die Bahn der Dauphiné. Ihre Konzession erlischt am 31. Dezember 1958.

4. Die Ostbahn-Gesellschaft, welche mit der Paris-Strassburger Bahn die Linien Montereau-Troyes, Blesmes-Gray und Strassburg-Basel vereinigte und im Jahre 1859 die Ardennen-Bahn erwarb. Ihre Konzession erlischt am 27. November 1954.

5. Die Westbahn-Gesellschaft, unter welcher folgende Bahnlinien vereinigt wurden:

nothwendig erschienen, den Gesellschaften Subventionen und selbst Zinsengarantien [1]) zu gewähren. Gegen Ende des Jahres 1853 und in den Jahren 1854 und 1855 erlangte der Staat meistens günstigere Bedingungen.

Im Jahre 1857, und zwar in dem Momente, da die Gesellschaft Grand-Central genöthigt war, zu liquidiren und die ihrerseits erworbenen Konzessionen an die Gesellschaften der Orleans- und der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn zu übertragen, gelang es der Regierung, die grossen Gesellschaften noch zu einer grossen Anstrengung zu bestimmen. Nicht genug, ihnen die Konzession neuer Linien in der Gesammtlänge von 2,597 Kilometer zu übertragen, bewog sie dieselben zur Uebernahme der Gesammtheit dieser neuen Linien ohne Subvention und Zinsengarantie; und sie benützte zugleich diese Gelegenheit, um einigen unter ihnen ein neues Bedingnissheft aufzuerlegen, das unter anderen Neuerungen die Lasten der Gesellschaften gegenüber gewissen öffentlichen Dienstzweigen erhöhte [2]).

In Folge dieser für den Staat so vortheilhaften Zugeständnisse entstand jene Krise, welche die 1859er Verträge herbeiführte.

§. 2.

Periode von den Verträgen von 1859 bis zu dem Gesetze vom 23. Mai 1874.

Am Ende des Jahres 1857 zählte man 16,069 Kilometer konzessionirter Eisenbahnen [3]), welche mit Ausnahme von 1,001 Kilometer,

---

Paris-St. Germain, Paris-Rouen, Rouen-Havre, Dieppe-Fécamp und die alte Westbahn von Paris nach Caen und Cherbourg. Ihre Konzession erlischt am 31. Dezember 1956.

6. Die Südbahn-Gesellschaft *(Compagnie du Midi)*, im Jahre 1852 entstanden, hatte anfangs die Linie Bordeaux-Cette, die von ihren ursprünglichen Konzessionären aufgelassen worden war, erhalten und vereinigte bald darauf die Linien Bordeaux-Bayonne und Narbonne-Perpignan mit derselben. Ihre Konzession erlischt am 31. Dezember 1960.

[1]) Die Zahl der mit Zinsengarantie ausgestatteten. theils alten, theils neuen Gesellschaften gewährten Konzessionen betrug 10 im Jahre 1852, 5 im Jahre 1853 und 2 im Jahre 1855.

[2]) Erst im Jahre 1859 trat das neue Bedingnissheft auch für die Ost- und Westbahn-Gesellschaften in Kraft.

[3]) Die definitive Konzession war nur für 14,241 Kilometer ertheilt; 1,828 Kilometer, für welche die Vorarbeiten noch nicht vollständig durchgeführt waren, hatte man eventuell konzessionirt, nämlich mit dem Rechte für den Staat wie für die Gesellschaften, die definitive Konzession innerhalb eines Zeitraumes von 4 Jahren zu ertheilen, beziehungsweise zu erwirken. Dieses System der Eventual-Konzessionen war zuerst im Jahre 1852 aufgetaucht.

die auf acht kleinere Gesellschaften entfielen, unter den sechs grossen Gesellschaften vertheilt waren.

Diese hatten von 1852 bis 1857 mehr als zwei Milliarden verausgabt und 7,453 Kilometer Eisenbahnen in Betrieb gesetzt. Dazu hatten sie Neubauten im Werthe von mehr als zwei Milliarden zu ihren Lasten übernommen. Nach Vermehrung und Erschöpfung ihres Aktienkapitals kamen sie in die Lage, den öffentlichen Kredit durch Emission von Obligationen in ausgedehntem Maasse in Anspruch nehmen zu müssen.

Das Publikum, welches in der ersten Zeit des Kaiserreiches ein ausserordentliches Vertrauen in die Eisenbahn-Unternehmungen bekundet, ja für dieselben eine Vorliebe gezeigt hatte, welche man zu mässigen bemüssigt war, äusserte plötzlich ein grosses Misstrauen. Eine am Ende des Jahres 1857 hereingebrochene Finanz- und Handelskrise, welche sich auf sämmtliche Handelsplätze erstreckte, brachte eine bedeutende Entwerthung der Eisenbahn-Aktien mit sich. Die Emission der Obligationen stiess auf Schwierigkeiten und war nur unter unvortheilhaften Bedingungen durchführbar. Man behauptete, dass die Eisenbahn-Gesellschaften durch Uebernahme der weder mit Subvention noch mit Zinsengarantie ausgestatteten Konzessionen für sekundäre Linien von grosser Ausdehnung, von bedeutenden Kosten und von zweifelhaftem Erträgnisse ihre finanzielle Lage namhaft verschlechtert hätten, dass die neuen Linien für die alten Netze einen immerwährenden, nicht auszufüllenden Abgrund von Verlusten bilden würden.

Gelähmt durch dieses Misstrauen, wandten sich die Gesellschaften an die Regierung und baten um Revision ihrer Verträge. Es war dies ein inhaltschwerer Schritt. Nach strengem Rechte hatten die Gesellschaften Nichts zu fordern; allein die Regierung nahm sich die von uns bereits erwähnten Präzedenzfälle zu Herzen und fand, dass es unweise wäre, sich auf den nackten Rechtsboden zu stellen. Obwohl sie erklärte, dass ihr die Befürchtungen des Publikums als weitaus übertrieben erschienen, so berücksichtigte sie doch andrerseits, dass der Staatskredit mit dem der Gesellschaften in innigem Zusammenhange stehe, und dass der Ausbau des Eisenbahnnetzes eine so hochwichtige Aufgabe sei, dass wohl Opfer gebracht werden dürften, um ihre Vollbringung nicht in Frage zu stellen. Schon im Jahre 1858 gab die Regierung durch eine im Amtsblatt erschienene Note kund, dass die Lage der Gesellschaften Gegenstand wohlwollender Untersuchungen sein werde, und im Jahre 1859 unterbreitete sie dem Gesetzgebenden Körper neue Verträge.

Der Motivenbericht des Gesetzentwurfes hob hervor, dass, um

den Gesellschaften Hilfe zu leisten und ihren Kredit zu befestigen, zwei verschiedene Wege eingeschlagen werden könnten. Entweder müsse man die voraussichtlich wenigst rentablen Linien jedes Netzes ganz aufgeben, oder wenigstens auf unbestimmte Zeit verschieben. Allein diese Modalität erscheine mit Rücksicht auf die Bevölkerungen, welche die Eisenbahnen als eine nothwendige Bedingung ihres Wohlstandes betrachten, als ebenso ungerecht wie unpolitisch.

Oder aber, wenn man die den Gesellschaften übertragenen Verpflichtungen aufrecht erhalten wolle, so müsse man denselben die nöthigen Mittel verschaffen, sei es durch Subventionen in Baarem oder in Arbeiten, sei es durch Ausdehnung des Systems der Zinsengarantie, welches zum ersten Male im Jahre 1840, dann in zwei weiteren Fällen in den Jahren 1849 und 1851 und seit dem Jahre 1852 ziemlich häufig in Anwendung gekommen sei.

Das System der Zinsengarantie, welches dem Staatsschatze kein unmittelbares Opfer auferlegte und denselben überhaupt nur durch seitens der Gesellschaften rückzuerstattende Vorschüsse in Anspruch nahm, erschien als vortheilhafter; die Geld-Subventionen wurden für besondere Ausnahmsfälle vorbehalten.

Allein der Kredit der Gesellschaften wäre nicht hergestellt worden, wenn die Zinsengarantie für das in der Gesammtheit der Linien investirte Kapital geleistet worden wäre. Der auf den alten, einträglichen Linien erzielte Reingewinn wäre durch die Abgänge auf den minder ertragsfähigen Linien aufgezehrt worden, und die Staatsgarantie hätte in den meisten Fällen kaum dazu hingereicht, die Obligationszinsen zu decken. Es erschien vielmehr billig, zwischen den alten und neuen Linien einen Unterschied zu machen. Es war anzunehmen, dass zur Zeit der Konzessionirung der neuen Linien der Staat und die Gesellschaften von dem gemeinsamen Gedanken ausgegangen waren, dass die bisherigen Resultate, die normalen Reinerträgnisse der alten Linien nicht geschmälert werden und dass die neuen Linien, sei es durch ihre eigenen Einnahmen, sei es durch die dadurch auf den Hauptlinien zu erwartende Verkehrsteigerung, die Zinsen sammt der Tilgungsquote ihres Kapitals decken würden. Durch diese Betrachtung wurde man auf den Weg geleitet, die neuen Linien von den alten, das heisst vor dem Jahre 1857 konzessionirten Linien zu trennen [1]). Den ersteren wurde ein Normal-Einkommen vor-

[1]) Bei der Ostbahn handelte es sich ausnahmsweise um die im Jahre 1853 konzessionirten Bahnen, welche zum Theil schon dem Betriebe übergeben waren, jedoch die Gesellschaft sehr stark belasteten.

behalten (*reservé*); bei den letzteren wurden die Zinsen des aufzuwendenden Anlagekapitals innerhalb gewisser Grenzen garantirt.

Der mit der Prüfung des Gesetzentwurfes betraute Ausschuss des Gesetzgebenden Körpers schloss sich der Anschauung der Regierung an. Er zog bei dieser Gelegenheit, wie der Berichterstatter Baron von Jauvenel bemerkte, alle möglichen Modalitäten der Ausführung von Eisenbahnen in Erwägung; er erinnerte daran, dass das System des Staatsbaues wiederholt zur Sprache gebracht und abgelehnt worden sei; er wies seinerseits alle extremen Standpunkte zurück und meinte, dass es am besten sei, nur jene Mittel in Anwendung zu bringen, welche den Bedürfnissen des Augenblickes am besten entsprechen [1]).

Die durch Gesetz vom 11. Juni 1859 angenommene Kombination besteht in Folgendem:

Die Konzessionen jeder Gesellschaft werden rücksichtlich der Anwendung der Zinsengarantie in zwei bestimmte, mit den Namen altes Netz und neues Netz bezeichnete Theile abgeschieden.

Das neue Netz allein geniesst eine Zinsengarantie im Falle der Unzulänglichkeit seines Reinerträgnisses. Aber diese Garantie, die für die Ostbahn mit 1. Jänner 1864 und für die übrigen Gesellschaften mit 1. Jänner 1865 in's Leben trat, ist durch folgende Bedingungen eingeschränkt: Das Kapital, auf welches sie sich bezieht, ist im Vertrage durch eine Maximal-Kostenziffer begrenzt. Sie ist ferner nur auf die Dauer von 50 Jahren gewährt — ein Zeitraum, welcher für die Entwicklung des Verkehres und die Sicherstellung des Unternehmens hinreichend schien. Der Zinsfuss ist mit 4 Perzent fixirt. Hiezu kommt jedoch die auf Grund desselben Zinsfusses berechnete Tilgungsquote, wodurch sich die Gesammtgarantie auf 4·65 Perzent erhöht. Ueberdies leistet der Staat seine Zahlungen an die Gesellschaften nur vorschussweise; es ist nämlich bestimmt, dass die in Form der Zinsengarantie flüssig zu machenden Beträge sammt 4perzentigen Zinsen dem Staate zurückerstattet werden, sobald das Reinerträgniss die garantirten Zinsen überschreitet, wann immer ein solcher Ueberschuss sich ergeben möge.

Dies ist die für das neue Netz getroffene Abmachung. Was das alte Netz betrifft, so wird den Gesellschaften keinerlei Zinsen-

[1]) Der Motivenbericht zu dem Gesetzentwurfe, welcher von dem Sektions-Präsidenten für öffentliche Bauten im Staatsrathe, Herrn v. Vuillefroy, verfasst war, erschien im „Moniteur" vom 23. Februar und 4. März, der Jouvenel'sche Bericht im „Moniteur" vom 8. Mai.

garantie mehr gewährt[1]); die Verträge machen nur einen Vorbehalt zu Gunsten der Rechte dritter Personen in Betreff der für gewisse, im alten Netze einbegriffene Linien früher zugestandenen Staatsgarantie. Die gerechten Ansprüche des Staatsschatzes wären jedoch preisgegeben worden, wenn man die Erträgnisse der Linien des alten und des neuen Netzes ganz und gar getrennt hätte. Offenbar trägt das neue Netz, welches im Allgemeinen doch nur aus Seitenflüssen des alten besteht, zur Hebung des Verkehres auf den ursprünglich erbauten Linien bei. Und die Gesellschaften hätten in Versuchung kommen können, den Verkehr von gewissen neuen Linien zu Gunsten der Parallelbahnen des alten Netzes abzulenken. Es wurde daher festgesetzt, dass derjenige Theil des Reinerträgnisses des alten Netzes, welcher eine gewisse, per Kilometer festgesetzte Höhe überschreite, auf das neue Netz als Ergänzung seines Erträgnisses „übergossen" (*déversé*) und zur Deckung der vom Staate garantirten Zinsen bis zu der festgesetzten Grenze verwendet werde.

Um das dem alten Netze vorzubehaltende Reineinkommen zu berechnen, — welche Rechnung für jede Gesellschaft gesondert durchgeführt wurde, — ermittelte man den Durchschnitt der in den letzten Jahren an die Aktionäre vertheilten Dividenden, — jedoch mit einem gewissen Abzuge — fügte hiezu den gesammten für die Verzinsung und Amortisirung der Obligationen des alten Netzes erforderlichen Betrag, sowie endlich die Differenz zwischen den vom Staate für das neue Netz garantirten Zinsen sammt Tilgungsquote, nämlich 4·65 Perzent, und den wirklichen Lasten, welche jede Gesellschaft voraussichtlich zur Verzinsung und Tilgung ihrer Obligationen zu tragen haben wird, nämlich 5·75 Perzent, also eine Differenz, welche 1·1 Perzent des auf das zweite Netz aufgewendeten Kapitales beträgt.

Die Reinerträgnisse des alten Netzes sollen erst dann, wenn das solcher Art berechnete und auf das Kilometer zurückgeführte Einkommen überschritten wird, zur Ergänzung der Einnahmen des neuen Netzes verwendet werden, und es ist daher erklärlich, dass die Herren Staatsingenieure (*Ingénieurs des ponts et chaussées*) der in Rede stehenden Kombination den Namen „Ueberfallwehr" (*déversoir*) beigelegt haben.

Als weitere Gegenleistung für die ihnen zugestandenen Vortheile haben alle Gesellschaften die Verpflichtung übernehmen müssen, vom Jahre 1872 an jenen Ueberschuss ihres Reinerträgnisses, welcher über eine bestimmte Ziffer hinaus sich ergibt, mit dem Staate zu

[1]) Nur für die Südbahn-Gesellschaft wurde eine Ausnahme gemacht.

theilen. Hiedurch ist eine schon in den Jahren 1845, 1852, 1853 und 1857 in verschiedene, mit der Ost-, Süd-, Grand-Central-, Paris-Lyon-Mittelmeer- und Orleansbahn-Gesellschaft abgeschlossene Verträge zu Gunsten des Staates aufgenommene Bestimmung zu allgemeiner Geltung gelangt.

Es ist hier nicht der Ort, alle Wirkungen der soeben skizzirten Kombination, als: Zinsengarantie für das neue Netz, innerhalb der Grenzen des „Ueberfallwehres" vorbehaltenes Reineinkommen für das alte Netz, endlich Theilung der Reinertrags-Ueberschüsse, in allen ihren Einzelheiten zu beschreiben. Wir werden hierauf bei der speziellen Erörterung der finanziellen Abmachungen mit den Gesellschaften zurückkommen. Es muss indess schon hier bemerkt werden, dass in Folge dieses Systems die Gesellschaften in die Lage kamen, ihre Bau- und Betriebsrechnungen des alten sowohl als des neuen Netzes der Kontrolle des Staates unterwerfen zu müssen. Die diesbezüglichen, in einige ältere Verträge aufgenommenen Bestimmungen wurden solchergestalt auf sämmtliche Eisenbahnnetze ausgedehnt. Nach den Verträgen vom Jahre 1859 sollte die Baurechnung fünf Jahre nach der Betriebseröffnung der Linien geschlossen werden.

Von den damals konzessionirt gewesenen 16,439 Kilometer wurden 8,500 in das neue Netz eingereiht. Das garantirte Kapital betrug 3,132,000,000 Franken. Dies entsprach einer Maximal-Jahresrate von 145,800,000 Franken. Allein die Betriebsresultate der alten Linien berechtigten zu der Annahme, dass die Zinsengarantie für mehrere Gesellschaften mehr dem Namen als der Wirklichkeit nach bestehen werde, und rücksichtlich der übrigen Gesellschaften sprach der Berichterstatter Jouvenel die Vermuthung aus, dass die jährliche Inanspruchnahme des Staatsschatzes 15 Millionen Franken nicht überschreiten würde. Allein selbst in der Voraussetzung, dass sie sich auf 30 Millionen beliefe, meinte derselbe, dass das vom Staat gebrachte Opfer zu dem angestrebten Zwecke keineswegs ausser Verhältniss stände. Für die Westbahn- und Südbahn-Gesellschaft schien selbst das Zugeständniss der Zinsengarantie für die gesammten Linien des neuen Netzes noch nicht hinreichend. Der Staat übernahm deshalb vertragsmässig die Verpflichtung, den Bau der Bahn von Rennes nach Brest, sowie der Pyrenäen-Bahnen, deren Herstellungskosten erwiesenermaassen die ursprünglichen Anschläge bedeutend überstiegen, auf Grund des Gesetzes vom Jahre 1842 auszuführen [1]).

---

[1]) Es sei hier erwähnt, dass die Verträge eine theilweise Abänderung der Gesetzesbestimmungen vom Jahre 1842 ausbedingten. Nach jenen Bestimmungen war

In Folge der Verträge vom Jahre 1859 hob sich der Kredit der Gesellschaften äusserst rasch, und sie waren im Stande, ihre Obligationen mit Leichtigkeit anzubringen [1]). In die Bauarbeiten kam ein frisches Leben, derart, dass durchschnittlich mehr als 700 Kilometer per Jahr dem Betriebe übergeben wurden.

Allein unter dem Drucke der öffentlichen Meinung, zu deren Organen sich die Deputirten des Gesetzgebenden Körpers in jeder Session machten, erfuhren auch die Konzessionslängen in der Zeit von 1859 bis 1870 unablässige Erweiterungen. Die Regierung ging

---

der Staat verpflichtet, auf seine Kosten sowohl die Stationen herzustellen, als die Gründe einzulösen, die Erdarbeiten, Kunstbauten und die Wärterhäuser an den Wegübergängen auszuführen. In den 1859er Verträgen, sowie bei allen späteren, analogen Anlässen wurde auch der Hochbau, jedoch mit Ausnahme der Wärterhäuser, den Gesellschaften übertragen.

[1]) Alle neuen Auslagen seit den 1859er Verträgen wurden ausschliesslich aus den Obligations-Kapitalien bestritten, ohne dass das gesellschaftliche Aktienkapital, mit Ausnahme der Orleans-Gesellschaft, vermehrt worden wäre.

Bis zum Jahre 1851 hatten die Gesellschaften nur in ganz besonderen Ausnahmsfällen zu Anleihen, sei es nun durch Darlehen vom Staate, sei es durch Ausgabe von Obligationen, ihre Zuflucht genommen, um unvorhergesehene Auslagen zu bestreiten, oder finanziellen Verlegenheiten zu begegnen. Am 31. Dezember 1850 repräsentirte das gesellschaftliche Aktienkapital noch ungefähr 80 Perzent des gesammten Anlagekapitales. Im Jahre 1851 begannen die neuartigen Kapitalsbeschaffungen, und schon im Jahre 1855 betrug das Aktienkapital unserer Gesellschaften nur noch 40 Perzent der Gesammtanlage. Die seit den Verträgen von 1859, 1863 und 1868 durchgeführten Obligations-Emissionen brachten eine gänzliche Umgestaltung dieser Verhältnisse mit sich. Am 1. Jänner 1870 betrug die Zahl der geschaffenen oder emittirten Aktien aller Hauptbahnen 3,217,417 mit einem eingezahlten Kapitale von 1,539,917,915 Franken. Die Zahl der Obligationen belief sich zu derselben Zeit auf 17,928,192 und das auf dieselben eingezahlte Kapital auf 5,526,942,178 Franken. *(Das Aktien-Kapital betrug sonach kaum 28 Perzent des Obligations-Kapitals und kaum 22 Perzent der Gesammtanlage.)*

Ein derartiges System, dessen Nachtheile wohl bei den grossen Gesellschaften vermöge der denselben eingeräumten, besonderen Stellung zum grossen Theile behoben wurden, schien jedoch bedenklich, sobald es sich um die Konstituirung neuer Gesellschaften handelte. Die öffentlichen Gewalten hatten in mehreren Fällen Gelegenheit, sich damit zu befassen. Es ist hier nicht der Ort, diese Frage in eingehender Weise zu behandeln; es sei jedoch bemerkt, dass bei der Berathung des Gesetzes vom 23. März 1874, betreffend verschiedene Eisenbahnkonzessionen, sich gelegentlich eines von Herrn Jozon eingebrachten und von Herrn Caillaux unterstützten Antrages eine diesbezügliche Debatte erhob, und dass der Artikel 8 dieses Gesetzes, welcher sich auf eine als gemeinnützig erklärte Linie bezieht, die Herausgabe von Obligationen für eine die Höhe des Aktienkapitals überschreitende Summe untersagte. Diese Bestimmung bekräftigte in weitem Umfange eine Maassregel, welche die Regierung im Einverständniss mit dem Staatsrathe bei Konzessionirung der Bahnen von lokalem Interesse getroffen hatte.

hiebei in zweierlei Art vor, und zwar theils indem sie die mit den Gesellschaften abgeschlossenen Verträge abänderte, theils indem sie die Bildung neuer Gesellschaften förderte.

Die durch die 1860er Handelsverträge hervorgerufene volkswirthschaftliche Reform liess die Entwicklung der Eisenbahnen mehr als jemals dringend erscheinen, um der heimischen Industrie und dem Handel die Mittel zu einem erfolgreichen Kampfe gegen die auswärtige Konkurrenz in die Hand zu geben. Zwei Gesetze, vom 1. August 1860 und vom 2. Juli 1861, ordneten die Ausführung von 7, beziehungsweise 25 neuen Linien mit einer Gesammtlänge von 1,709 Kilometer an und ermächtigten die Regierung zur sofortigen Inangriffnahme des Baues, ohne zu warten, bis sich Gesellschaften für die Uebernahme des Baues und Betriebes finden. Nach Ablauf von kaum zwei Jahren waren alle in den genannten zwei Gesetzen inbegriffenen Eisenbahnen theils an die bestehenden grossen, theils an neu gebildete Gesellschaften konzessionirt. Zu jener Zeit entstanden die beiden Gesellschaften der Charentes- und der Vendée-Bahnen.

Auch dies genügte noch nicht. Mehrere Gesellschaften, namentlich die West- und Ostbahn, hatten erkannt, dass die Kostenanschläge, wonach in den Verträgen des Jahres 1859 das der Zinsengarantie zu Grunde gelegte Maximal-Kapital festgestellt worden, weitaus unzureichend seien. Zur Gutmachung dieses Irrthumes verlangten sie eine Abänderung der Verträge. Die Regierung machte das Zugeständniss, die Verhandlungen wieder aufzunehmen, um jedes den Aufschwung des Eisenbahnwesens beeinträchtigende Hinderniss zu beseitigen und vermehrte bei diesem Anlasse das an jede der beiden Gesellschaften konzessionirte Netz.

Zufolge der durch die Gesetze vom 1. Mai und 11. Juni 1863 genehmigten Verträge wurde bei mehreren Gesellschaften die Vertheilung der Linien unter das alte und neue Netz abgeändert, neue Linien wurden dem zweiten Netze hinzugefügt und die Maximal-Kostenziffer der Linien des alten wie des neuen Netzes bei den meisten Gesellschaften erhöht. Hiedurch trat im Allgemeinen eine Erhöhung des vom Staate garantirten Kapitales und in Betreff des dem alten Netze vorbehaltenen Reineinkommens je nach Umständen eine Vermehrung oder Verminderung ein. Für die neuen Konzessionen endlich erhielten die Gesellschaften, mit geringen Ausnahmen, ausser der staatlichen Zinsengarantie auch noch Baarbeiträge in der Höhe jener Kosten, welche zur Herstellung des Unterbaues erforderlich waren und welche der Staat auf sich genommen hätte, wenn die Bahnen nach den Bedingungen des Gesetzes vom Jahre 1842 ausgeführt worden wären.

Um jedoch das Budget nicht zu überlasten, behielt sich der Staat das Recht vor, die Baarbeiträge in 88 Jahresraten sammt Zinsen und Tilgungsquote zu 4½ Perzent zu leisten.

Die Gesammtlänge der konzessionirten Eisenbahnen wurde durch das Gesetz vom Jahre 1863 auf 20,629 Kilometer — einschliesslich der 1,338 Kilometer, für welche nur eine eventuelle Konzession ertheilt war — gebracht, wovon 11,111 Kilometer zum zweiten Netze gehörten; das garantirte Kapital belief sich auf 3,988,500,000 Franken.

Die Gesellschaften gestanden überdies eine Tarif-Reduktion für gewisse Frachten zu und führten namentlich für Kohle, Mergel, Dünger etc. eine 4. Tarifsklasse ein.

Zu jener Zeit wurde nach langem Kampfe auch die Frage, betreffend die von der Südbahn-Gesellschaft verlangte Konzession für eine direkt längs der Seeküste von Cette nach Marseille führende Bahn [1]), welche zu den bestehenden, der Paris-Lyon-Mittelmeer-Gesellschaft gehörenden Linien eine Parallelbahn gebildet hätte, dahin entschieden, dass die Regierung das bezügliche Konzessionsgesuch verwarf, dagegen der letzteren Gesellschaft mehrere für das öffentliche Interesse genügende Verpflichtungen auferlegte.

Zu derselben Zeit übernahm die Paris-Lyon-Mittelmeer-Gesellschaft auch noch die Ausführung der algerischen Eisenbahnen; dieselben waren im Jahre 1860 an eine besondere Gesellschaft konzessionirt worden, welche nicht im Stande war, das Unternehmen durchzuführen.

Im Jahre 1867 übernahm die genannte Gesellschaft unter speziellen Bedingungen und mit Zinsengarantie den auf französischem Gebiete gelegenen Theil der Victor-Emanuel-Bahn.

Die 1859er und 1863er Verträge erfuhren in den Jahren 1868 und 1869 eine weitere, wesentliche Umgestaltung. Um den Gesellschaften jedes Interesse zu benehmen, die Einnahmen des neuen Netzes zu Gunsten des alten Netzes zu schmälern, wurde eine andere Austheilung der Linien unter das alte und neue Netz vorgenommen und in Folge dessen die Ziffersätze des garantirten Kapitals des zweiten

---

[1]) Die Südbahn-Gesellschaft behauptete, dass ihre von Bordeaux nach Cette (Hafen am Mittelmeer) führende Hauptbahn nur dann als vollständig und ihrem Zweck entsprechend angesehen werden könne, wenn diese Bahn parallel mit der der Paris-Lyon-Mittelmeer-Gesellschaft gehörigen Strecke Cette-Marseille, dem Meeresstrande entlang, bis nach Marseille verlängert, und dort in einer besondern, von der Südbahn-Gesellschaft zu erbauenden Hafenstation einmünden würde.

Anmerkung des Herausgebers.

Netzes, der vorbehaltenen Einnahmen des alten Netzes und der Theilung der Ueberschüsse entsprechend abgeändert.

Was jedoch die 1868er Verträge im Vergleiche zu denen des Jahres 1863 besonders charakterisirt, ist, dass sich im Jahre 1863 nur die West-, Ost- und Südbahn-Gesellschaft über die Unrichtigkeit der Kostenberechnungen, welche der Ermittlung der Verzinsung des alten wie des neuen Netzes als Grundlage gedient hatten, beklagten, während im Jahre 1868 alle Gesellschaften, mit alleiniger Ausnahme der Orleans-Bahn, die gleichen Beschwerden erhoben. In dem Motivenberichte zum Gesetzentwurf, welcher die Genehmigung der Verträge bezweckte, führte die Regierung die Ursache dieser Erscheinung auf die stets zunehmende Steigerung der Grundeinlösungspreise, auf die Erhöhung der Taglöhne, auf die Zunahme des Verkehres und die dadurch bedingte Vermehrung des Fahrparks, endlich auf die Erweiterung der Stationen und die Ausführung von Doppelgeleisen zurück [1]). Die neuen Verträge beschränkten sich deshalb nicht darauf, das Baukapital für das alte und neue Netz richtig zu stellen, sondern sie trugen auch dem Umstande Rechnung, dass sich innerhalb eines Zeitraumes von 10 Jahren noch weitere, über jenes, für die erste Anlage der Bahnen festgestellte Maximum hinausgehende Kosten bei dem alten sowohl wie bei dem neuen Netze ergeben dürften. Diese Mehrausgaben wurden der Kontrolle der Regierung, beziehungsweise des Staatsrathes, unterworfen und vereinbart, dass, falls sie sich auf das alte Netz beziehen, eine Erhöhung des vorbehaltenen Reineinkommens, falls sie aber das neue Netz betreffen, erstens eine

---

[1]) In der Sitzung am 3. Juni 1868 besprach Herr von Franqueville verschiedene, beim Eisenbahnbau vorkommende Einheitspreise. Er machte insbesonders darauf aufmerksam, dass die von den Grundeinlösungs-Jurys festgestellten Entschädigungen sich bei der Bahn von Toulouse nach Bayonne in den Departements Haute-Garonne, Hautes-Pyrénées, Basses-Pyrénées und Landes auf 22,800, 28,117, 38,739, 83,700 Franken per Kilometer beliefen, bei der Linie Lisieux-Honfleur auf 90,000, bei der Bahn vom Varfluss an die italienische Grenze auf 272,990 Franken, woraus sich bei Annahme von 3 Hektaren Grund per Kilometer die Preise von 7,500, 9,300, 12,700, 27,900, 30,000 und 91,000 Franken per Hektare ergeben. *(Dies entspricht den Beträgen von 1,749, 2,168, 2,960, 6,502, 6,992 und 21,209 fl. ö. W. in Silber per Joch.)* Für die 8,197 Meter lange Theilstrecke der Linie Var-italienische Grenze, welche die Gemeinden Monaco und Mentone durchschneidet, betragen die Entschädigungen sogar 564,200 Franken per Kilometer, d. i. 188,000 Franken per Hektare *(oder 43.816 fl. ö. W. in Silber per Joch.)* Es muss allerdings bemerkt werden, dass in den angeführten Beträgen nicht nur die Kosten der Gründe selbst, sondern auch die Entschädigungen für Wirthschaftserschwernisse der Anrainer u. s. w. enthalten sind. Nichtsdestoweniger erreichten jene Zahlen eine Höhe, welche unmöglich vorausgesehen werden konnte.

Vermehrung des garantirten Kapitals, sodann aber auch eine Erhöhung des vorbehaltenen Reineinkommens einzutreten habe, weil ja, wie bereits erläutert wurde, dieses Reineinkommen gewisse Lasten des neuen Netzes zu tragen hat.

Wir werden später eingehend auf die solchergestalt zwischen dem Staate und den Gesellschaften entstandenen, finanziellen Beziehungen zurückkommen; hier verdient hervorgehoben zu werden, dass in Folge der neuen Verträge den Gesellschaften der West-, Orleans-, Lyon-, Süd-, Ost- und Charentes-Bahnen zusammen 898 Kilometer neuer Eisenbahnen definitiv und 653 Kilometer eventuell konzessionirt wurden. Ein ähnlicher Vertrag mit der Nordbahn wurde durch das Gesetz vom 22. Mai 1869 bestätigt. In Folge der Abmachungen aus den Jahren 1868 und 1869 vereinigten die grossen Gesellschaften in ihren Händen 21,059 Kilometer Eisenbahnen, wovon 10,828 Kilometer zu dem neuen Netz gehörten. Das vom Staate garantirte Anlagekapital des neuen Netzes wurde mit 3,797,629,712 Franken festgesetzt [1]). *(Rund 140,000 fl. ö. W. in Silber per Kilometer.)*

Zu derselben Zeit griff die Regierung, um den Wünschen der Bevölkerungen Rechnung zu tragen, zu dem schon im Jahre 1861 befolgten Vorgange zurück, indem sie sich vom Gesetzgebenden Körper ermächtigen liess, 17 neue Linien mit einer Gesammtlänge von 1,841 Kilometer, für welche sich keine Konzessionäre gefunden hatten, unter den Bedingungen des 1842er Gesetzes und nach Maassgabe der zu bewilligenden Kredite herzustellen [2]).

Einige von den durch das Gesetz vom 18. Juli 1868 beschlossenen Linien fanden theils im Wege direkter Verhandlungen, theils im Wege von Offertausschreibungen ziemlich schnell Konzessionäre. Ueberdies wurden durch ein durch Gesetz ratifizirtes, kaiserliches Dekret vom 22. Mai 1869 verschiedene Linien in den Departements Nord, Pas-de-Calais und Aisne an eine unter dem Titel Nord-Ostbahn konstituirte Gesellschaft vergeben.

Diese Entwickelung des Reichs-Bahnnetzes (*chemins de fer*

---

[1]) Man wird vielleicht bemerken, dass diese Ziffer trotz Konzessionirung der dem zweiten Netze einverleibten Linien hinter der im Jahre 1863 bestimmten Summe um nahezu 200 Millionen zurückbleibt. Es erklärt sich dies dadurch, dass die Paris-Lyon-Mittelmeer-Gesellschaft von den im Jahre 1863 dem neuen Netze einverleibten Linien in der Gesammtlänge von 3,207 Kilometer einen Theil, und zwar 1,566 Kilometer, in das alte Netz aufnahm.

[2]) Die Regierung wurde auch ermächtigt, zwei Linien, und zwar Lérouville-Sedan und Saint Nazaire-Croisic, auf welche Anbote vorlagen, im Konzessionswege zu vergeben.

d'intérêt général) erfolgte unabhängig von der Anwendung des Gesetzes vom 12. Juli 1865, betreffend die Lokalbahnen (*chemins de fer d'intérêt local*), von welchem die Departemental-Landtage nach und nach Gebrauch zu machen anfingen.

Am Ende des Jahres 1870 betrug die Gesammtlänge der konzessionirten Reichsbahnen 23,401 Kilometer, wovon 17,464 im Betriebe standen.

Der unglückliche Krieg des Jahres 1870 hinterliess in der Geschichte unserer Eisenbahnen eine tief gehende Furche. Durch den Frankfurter Friedensschluss musste sich der Staat verpflichten, der Ostbahn-Gesellschaft einen Theil ihres Netzes abzunehmen und denselben an Deutschland abzutreten; die Länge der betreffenden Linien beträgt 835 Kilometer, wovon 459 zum alten, 367 Kilometer zum neuen Netze gehörten. Das gesellschaftliche Netz wurde jedoch durch einen Vertrag vom 17. Juni 1873, welcher nach langen Verhandlungen und lebhaften Erörterungen über das System der Zinsengarantie von der Nationalversammlung angenommen wurde und welcher der Ostbahn-Gesellschaft 358 Kilometer neue, in das neue Netz einzureihende Linien konzedirte, neu konstituirt.

Unter den von der gegenwärtigen Nationalversammlung in Betreff der Gestaltung des Eisenbahnnetzes getroffenen Maassregeln haben wir, abgesehen von einigen auf einzelne Bahnstrecken bezüglichen Maassnahmen, noch das Gesetz vom 23. März 1874 hervorzuheben. Dasselbe verwandelte eine Reihe von Eventual-Konzessionen, welche im Jahre 1868 den grossen Gesellschaften und der Charentes-Bahn ertheilt worden waren, in definitive Konzessionen, genehmigte ferner die Einleitung von Offertverhandlungen für zwei durch das Gesetz vom 11. Juli 1868 beschlossene, jedoch noch nicht erbaute Linien und vermehrte dadurch die Gesammtlänge der zum Reichsbahnnetze gehörigen Linien um 677 Kilometer. Die Linien, rücksichtlich welcher den grossen Gesellschaften im Jahre 1868 Eventual-Konzessionen ertheilt worden waren, wurden zufolge des neuen Gesetzes und in Uebereinstimmung mit den nunmehr für definitiv erklärten Abmachungen im Allgemeinen dem neuen Netze einverleibt. Dieselben geniessen Staats-Subventionen, und für mehrere derselben ist der Staat sogar verpflichtet, die Arbeiten unter den Bedingungen des 1848er Gesetzes selbst auszuführen.

Indem der betreffende Ausschuss der Nationalversammlung die Anträge der Regierung guthiess, bemerkte derselbe jedoch, dass es in Anbetracht der dermaligen Lage des Staatsschatzes angezeigt erscheine, „das in den Gesetzen von den Jahren 1859, 1863 und 1868

„zum Ausdruck gelangte System künftig nur auf die in gebirgigen „und ausnehmend schwierigen Gebieten Frankreichs zu erbauenden, „oder auf strategische Linien, deren Herstellung nicht verzögert werden „dürfe, anzuwenden und die Sorge für die Ergänzung des Eisenbahn-„netzes vorzugsweise der Initiative, sei es der bestehenden, sei es „neuer Gesellschaften zu überlassen."

Dieser Vorgang wurde auch rücksichtlich der Linien von Monsoult nach Amiens und von Cambrai an die belgische Grenze, welche an die Nordbahn-Gesellschaft konzessionirt wurden, eingehalten. Das Gesetz vom 15. Juni 1872 wies diesen Linien eine Stellung ausserhalb des alten sowohl als des neuen Netzes an [1]).

Noch ist die sehr bemerkenswerthe Bewegung hervorzuheben, welche sich in der Zeit von 1871 bis 1874 im Schoosse der Generalräthe mit Bezug auf die Anwendung des Gesetzes über die Lokalbahnen entwickelte und welche bis jetzt die Konzessionirung von 4,177 Kilometer Bahnen, wovon 1,480 Kilometer im Betriebe stehen, zur Folge hatte.

Die Gesammtlänge aller definitiv konzessionirten Reichsbahnen beträgt nunmehr also 23,735 Kilometer und waren hievon am 31. Oktober 1874 19,035 Kilometer dem Betriebe übergeben [2]).

Davon entfallen auf die grossen Gesellschaften 20,697 Kilometer, welche sich folgendermaassen vertheilen:

Ostbahn	2,632	Kilometer
Südbahn	2,573	„
Nordbahn	1,989	„
Orleansbahn	4,350	„
Westbahn	2,913	„
Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn .	6,240 [3])	„

[1]) Am 5. August 1874 unterbreitete die Regierung der Nationalversammlung ein bedeutsames Uebereinkommen mit der Paris-Lyon-Mittelmeer-Gesellschaft, betreffend die Konzession von 27 neuen Linien mit einer Gesammtlänge von 855 Kilometer. Diese Konzessionen sollen ohne Subvention und ohne Zinsengarantie ertheilt werden.

[2]) Am Ende des Jahres 1873 standen in Europa 128,619 Kilometer Eisenbahnen im Betriebe und zwar: in Grossbritannien 25,879, in Deutschland 24,103, in Oesterreich-Ungarn 15,917, in Russland 15,897, in Italien 6,881, in Spanien 5,426, in Belgien 3,370 Kilometer. Amerika besitzt 126,639 Kilometer, wovon 113,700 auf die Vereinigten Staaten und 6,275 Kilometer auf Kanada entfallen. In Afrika bestehen 2,003 Kilometer, welche nahezu ausschliesslich auf Egypten (1,193) und Algerien (513 Kilometer) entfallen. In Asien zählte man 10,455 und davon 9,450 Kilometer in englisch Ostindien. Endlich besitzt Australien 2,355 Kilometer. Die Gesammtlänge aller Eisenbahnen der Erde betrug am Ende des Jahres 1873 270,071 Kilometer. (Gotha'scher Almanach für das Jahr 1875.)

[3]) Ausschliesslich der algerischen Eisenbahnen, deren Länge 513 Kilometer beträgt.

Neue Gesellschaften, insoferne dieselben Konzessionäre von Reichsbahnen (im Gegensatze zu Lokalbahnen) sind, finden sich gegenwärtig in auffallend grösserer Anzahl als im Jahre 1859; es bestehen ihrer 29, unter ihnen jedoch nur 8, welche Konzessionen für mehr als 100 Kilometer besitzen. Die wichtigsten derselben sind: die Gesellschaft der Charentes, welche die Konzession für 719 Kilometer, einschliesslich der im Jahre 1874 konzessionirten Linie Niort-, Ruffec, besitzt; die der Vendée, welche mit Einschluss der Linie Tours-Montluçon 449 Kilometer in Händen hat, endlich die Gesellschaften der Nord-Ost- und der Orleans-Châlons Bahn, welche ungefähr 300 Kilometer haben.

§. 3.

Rückblick und allgemeine Kritik der zur Entwickelung des Netzes angewendeten Mittel.

Das Vorhergehende zeigt, wie viele Phasen die Entwickelung des Eisenbahnnetzes in Frankreich durchgemacht und welch verschiedene Mittel Regierung und Legislative anwenden zu müssen glaubten, um die bedeutenden Erfolge, vor denen wir heute stehen, zu erreichen.

Das gemischte System, welchem die Urheber des Gesetzes vom 11. Juni 1842 den Vorzug eingeräumt hatten, gelangte weit seltener zur Anwendung, als das der vollständigen Konzessionirung. Ersteres wurde hauptsächlich in der Zeit von seinem Erscheinen bis 1846 angewendet. Nachdem man es verlassen, griff man im Jahre 1851 auf dasselbe zurück und verliess es zum zweiten Male während jener ganzen Reihe von Jahren, innerhalb welcher sich das Eisenbahnnetz am schnellsten entwickelt hat. Vom Jahre 1857 an kam es neuerdings in Anwendung, und zwar für solche Linien, deren Kosten entweder zu dem voraussichtlichen Ertrage in keinem Verhältnisse standen, oder auf deren Herstellung die Bevölkerungen drängten, für die sich jedoch keine Konzessionäre fanden.

Allein abgesehen von einigen kurzen Perioden des Vertrauens und der Liebhaberei, welche die Jahre 1844 bis 1846, sowie 1852 bis 1857 kennzeichnen, wurde nichtsdestoweniger die Hilfe des Staates von Seite der Konzessionäre immer wieder angerufen, und den Perioden der Kühnheit folgte fast immer übertriebene Entmuthigung auf dem Fusse. Das Werk war noch in seinen Anfängen, als es von

einer ersten, ganz eigenartigen Krise im Jahre 1839 heimgesucht wurde; eine zweite trat im Jahre 1847 ein und wurde bald darauf durch die politischen Ereignisse des Jahres 1848 verschärft. Nach einem bedeutenden Aufschwunge in den Jahren 1852 bis 1857 liess eine abermalige Krise die Anwendung viel energischerer Mittel als bisher für nöthig erscheinen. Der Staat, welcher die Gesellschaften anfänglich durch Darlehen in baarem Gelde, sodann durch Verminderung ihrer Lasten, durch Zugestehung von Subventionen, durch Mitwirkung bei der Bau-Ausführung unterstützt hatte, kräftigte sie nunmehr dadurch, dass er die Dauer der Konzessionen verlängerte, die Fusionen und die Bildung grösserer Netze in den Händen mächtiger Gesellschaften förderte. Eine abermalige Krise, welche im Momente der Konzessionirung einer grossen Anzahl neuer, wenig ertragsfähiger Linien ausbrach, zwang die Regierung, durch Ausdehnung des Systemes der Zinsengarantie, zur Uebernahme weiterer und für die Staatsfinanzen höchst empfindlicher Verpflichtungen, deren Folgen durch die Verträge der Jahre 1863 und 1868 noch erschwert wurden.

Die Bildung bedeutender Gesellschaften, welche auf eine grosse Zeitdauer fast sämmtliche Linien je eines Landestheiles in ihren Händen vereinigen, war der Gegenstand lebhafter Erörterungen. Man hat sich vielfach auf die Nachtheile dieser Art von Monopol berufen, ohne andrerseits auf den Umfang der Rechte, welche sich der Staat mit Bezug auf die Betriebsüberwachung wahrte, in gleichem Maasse Rücksicht zu nehmen. Man hat auch geltend gemacht, dass, wenn die übermässige Zerstückelung der Linien von bedauerlichen Folgen begleitet sei, die Konzentration des Dienstes in einem, die Kräfte einer Gesellschaft übersteigenden Maasse gleichfalls ihre Gefahren habe. Man hat dem Bedauern Ausdruck gegeben, dass das von der französischen Legislative sanktionirte System dem Lande die Vortheile der Konkurrenz entzogen habe.

Diesen Einwürfen antworteten maassgebende Stimmen nicht nur durch Hervorhebung der Erfolge, von denen die Anwendung dieses Systemes gekrönt war, sondern auch durch den Hinweis auf die Fusionen, welche sich in England und Amerika unter der Herrschaft einer nahezu unbeschränkten Freiheit und Konkurrenz vollzogen und welche die gesetzgebenden Faktoren dieser Länder gezwungen haben, nicht ohne Schwierigkeit ein Aufsichtssystem zu organisiren, um bereits unleidlich gewordene Missbräuche hintanzuhalten.

Das amerikanische Eisenbahnnetz ist unter mehr als 900 Gesellschaften vertheilt; allein es bildeten sich dennoch grosse Verbände,

von welchen einige mehrere tausend Kilometer Eisenbahnen, ferner Kanäle und selbst Steinkohlengruben vereint betreiben.

In England waren die Gesellschaften seit dem Jahre 1845 unaufhörlich bestrebt, sich zu verschmelzen, um einen verderblichen Kampf zu beenden, und erwarben zugleich etwa ein Drittel der Kanäle. Durch fortgesetzte Fusionirung hat sich das Bahnnetz von England und Wales, dessen Ausdehnung 18,304 Kilometer beträgt, nach und nach so weit konzentrirt, dass gegenwärtig zehn Gesellschaften vier Fünftel dieses Netzes besitzen.

Es sind dies die folgenden Gesellschaften:

1. London and North-Western	2,566	Kilometer
2. Great-Western	2,418	„
3. North-Eastern	2,155	„
4. Midland	1,700	„
5. Great-Eastern	1,345	„
6. London and South-Western	1,043	„
7. Great-Northern	940	„
8. Lancashire and Yorkshire	697	„
9. London Brighton and South-Coast	555	„
10. South-Eastern	582	„
Zusammen	13,947	Kilometer.

Die Gesellschaft Great-Western, welche ursprünglich nur ein Netz von 178 Kilometer besass, hat sich durch Fusion von 38 verschiedenen Gesellschaften gebildet. Die Gesellschaft North-Eastern vereinigte 28 Gesellschaften in sich. Great-Eastern bildete sich durch Fusion von 27, Great-Northern durch Fusion von 18 Linien.

Die hinsichtlich des englischen Eisenbahnwesens im Jahre 1872 abgehaltene Parlaments-Enquête führte zu dem Schlusse, dass die Fusionsbewegung nicht aufgehalten werden könne, und dass sie nicht früher aufhören werde, als bis in Grossbritannien nur mehr eine kleine Anzahl grösserer Gesellschaften bestehen werde [1]).

---

[1]) Siehe hierüber die bemerkenswerthen, amtlichen Reiseberichte von H. Malézieux, Oberingenieur der Strassen und Brücken, betreffend die öffentlichen Bauten in Amerika (1872) und die Eisenbahnen in England (1874).

H. Charles de Franqueville, *maître des requêtes* im Staatsrathe, hat soeben ein Werk: „*Du Régime des travaux publics en Angleterre*“ veröffentlicht, in welchem die Eisenbahnfrage einer sehr gründlichen und äusserst interessanten Untersuchung unterzogen ist.

Um den Missbräuchen des Monopols, welche einzureissen drohten, vorzubeugen, glaubten die englischen Gesetzgeber ihre treu bewahrten Traditionen verleugnen und eine ausnahmsweise Gerichtsbarkeit einführen zu sollen, welche sich mit allen beim Betriebe der Eisenbahnen und Kanäle sich ergebenden Streitfragen etc. befassen solle Es ist schwer zu beurtheilen, ob diese Maassregel wirksam sein wird; allein es kann darauf hingewiesen werden, dass die französische Regierung, welche die ganze Entwickelung des Netzes geleitet hat und den Betrieb desselben überwacht, viel besser in der Lage war, die Fusionen zum Frommen des Publikums zu fördern.

Auch die auf Zinsengarantie bezüglichen Verträge entgingen nicht einer abfälligen Beurtheilung. Man beschränkte sich nicht darauf, Befürchtungen über die Tragweite und die beständige Erschwerung der Verpflichtungen, welche dem Staatsschatze daraus erwachsen würden, zu äussern; man hob auch hervor, dass die grossen Gesellschaften, obwohl gewissermaassen mit der Verwaltung eines öffentlichen Dienstzweiges betraut, an dem Baue und Betriebe der Bahnen nicht mehr interessirt seien, oder dass sie wenigstens ein geringeres Interesse daran haben und sich geringere Mühe geben werden, als wenn sie ausschliesslich auf den bei dem Bau und dem Betriebe zu machenden Gewinn angewiesen wären. Man machte endlich auch die Schwierigkeiten der Rechnung behufs Feststellung der vom Staate zu leistenden Garantievorschüsse geltend. Das System fand andrerseits unter dem Kaiserthume in mehreren Verhandlungen kräftige Vertheidigung von Seiten der Regierung, namentlich in einer von H. v. Franqueville am 27. Juni 1865 im Gesetzgebenden Körper gehaltenen Rede. Die Frage wurde im Jahre 1873 von der Nationalversammlung bei Gelegenheit der Verhandlungen über den die Neugestaltung des Ostbahnnetzes betreffenden Vertrag von neuem verhandelt. Mehrere Deputirte, welche zwar anerkannten, dass dieses System im Jahre 1859 seine Berechtigung gehabt und dass es entsprechende Dienste geleistet habe, verlangten dringend, dass die Versammlung auf demselben nicht beharre und hoben alle seine Nachtheile neuerdings hervor. Die Nationalversammlung liess sich jedoch durch diese Kritik nicht beirren. Sie machte in dem Gesetze vom 17. Juni 1873 eine neue Anwendung von diesem Systeme und brachte es sogar durch das Gesetz vom 23. März 1874, welches zahlreiche Eventual-Konzessionen in definitive Konzessionen umwandelte, in einem noch weiteren Umfange zur Geltung.

Es ist nicht zu leugnen, dass die Eisenbahnindustrie in England und Amerika ähnliche Krisen wie in Frankreich durchgemacht hat,

ohne dass der Staat sich für verpflichtet gehalten, den Gesellschaften zu Hilfe zu kommen [1]). Allein hätte sich das französische Publikum damit zurechtgefunden, dass der Staat gegenüber von Katastrophen, denen so viele englische und amerikanische Gesellschaften zum Opfer fielen, gleichgiltig bliebe, während es sich doch um gemeinnützige Unternehmungen handelte, welche den Nationalreichthum vermehren sollten? Wäre der Privat-Eisenbahnbau nicht für immer preisgegeben worden, und wäre der Staat im Stande gewesen, mit seinen eigenen Mitteln die Ausführung des Bahnnetzes zu übernehmen und zu Ende zu führen?

Die Gesammtausgabe für die bis zum 1. Januar 1870 definitiv konzessionirten Bahnen ist auf 10,138,500,000 Franken veranschlagt, wovon nach den letzten amtlichen Ausweisen noch 2,206,200,000 Franken auszugeben waren. Hievon hat der Staat theils in baarem Gelde, theils in Form von Arbeiten 1,638,500,000 und die Gesellschaften 8,456,900,000 Franken geleistet. Hiezu kommen noch 43,100,000 Franken an Beiträgen von den Departements, Gemeinden und betheiligten Industriellen.

Die Erfahrung hat auch die Befürchtungen gerechtfertigt, welche in den Jahren 1859, 1863 und 1868 hinsichtlich der Unzulänglichkeit der Erträgnisse der neuen Linien zur Deckung der Zinsen und Tilgungsquote des aufgewendeten Baukapitales laut geworden waren.

Das Staatsbauten-Ministerium hat vor Kurzem Tabellen publizirt, welche auf Grund der von den sechs grossen Gesellschaften gelieferten Zusammenstellungen die Baukosten jeder einzelnen Linie, sowie die Betriebsresultate des Jahres 1872 enthalten.

Es geht aus denselben hervor, dass zu jener Zeit von allen Linien des neuen Netzes, deren Gesammtlänge 7,193 Kilometer betrug, nur drei, zusammen 236 Kilometer lang, und zwar die Linien: Luneville-Saint Dié (Ostbahn), Mans-Mézidon-Falaise (Westbahn) und Montpellier-Paulhan (Südbahn), ein die Zinsen ihres Anlagekapitals übersteigendes Reinerträgniss lieferten. Alle übrigen 76 Linien, deren Länge 6,957 Kilometer beträgt, wiesen zusammen einen Abgang von 100,765,217 Franken aus, der sich aus dem Unterschied zwischen den reinen Betriebseinnahmen und den Zinsen des Anlagekapitals

[1]) Nur einige Staaten Amerika's machten eine Ausnahme.

ergibt [1]). Zweiundzwanzig von diesen Linien, mit einer Länge von 1,117 Kilometer, deckten nicht einmal ihre Betriebskosten [2]).

Was das alte Netz betrifft, so ergab dasselbe einen Betriebsüberschuss von 161,742,415 Franken. Allein auch dieses Netz enthielt 43 Linien mit einer Gesammtlänge von 4,012 Kilometer, welche zur Deckung der Zinsen einen Abgang von zusammen 45,343,388 Franken auswiesen, und darunter auch sieben Linien, 79 Kilometer lang und zum alten Netze der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn gehörig, welche nicht einmal ihre Betriebskosten deckten. Der Ueberschuss, welcher zur Deckung der Ertragsabgänge auf beinahe vier Fünfteln des alten Netzes und nach Abzug des vorbehaltenen Reineinkommens auch zur Deckung

[1]) Zufolge der erwähnten Tabellen vertheilen sich die Ziffern folgendermaassen unter die sechs grossen Gesellschaften:

Gesellschaften	Gesammtlänge des zweiten Netzes im Jahre 1872 im Betrieb	Linien mit einem die Zinsen ihres Anlagekapitales übersteigenden Reinerträgniss		Linien mit einem Erträgniss, welches nach Abzug der Betriebskosten die Höhe der Kapitalszinsen nicht erreicht	
		Länge	Betrag des Ueberschusses	Länge	Betrag der Abgänge
	Kilom.	Kilom.	Fr.	Kilom.	Fr.
Nordbahn	467	—	—	467	5,495,000
Ostbahn	1,455	50	37,917	1,405	19,756,593
Westbahn	1,294	145	98,799	1,149	16,710,605
Orleans-Bahn	1,972	—	—	1,972	26,239,055
Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn	911	—	—	911	19,871,000
Südbahn	1,094	41	69,577	1,053	12,692,964
	7,193	236	206,293	6,957	100,765,217

[2]) Dieselben vertheilen sich folgendermaassen unter die sechs Gesellschaften:

Gesellschaften	Linien mit einem Betriebs-Defizit	
	Länge	Höhe der Betriebs-Defizite
	Kilom.	Fr.
Nordbahn	28	76,000
Ostbahn	71	65,032
Westbahn	130	424,842
Orleans-Bahn	256	202,900
Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn	418	515,000
Südbahn	214	303,612
	1,117	1,287,386

eines Theiles der Abgänge auf dem neuen Netze dient, rührt also lediglich aus dem Betriebe von 5,091 Kilometer her [1]).

Diese, eine so hohe Ausnahmsstellung einnehmenden Bahnen sind: die beiden Linien von Paris an die belgische Grenze (Nordbahn), Paris-Avricourt (Ostbahn), Paris-Rouen-Havre und Paris-Rennes (Westbahn), Paris-Bordeaux (Orleans-Bahn), Paris-Marseille (Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn), endlich Bordeaux-Cette (Südbahn).

Aus dem Angeführten lässt sich unschwer errathen, was das Schicksal der übrigen Linien gewesen wäre, wenn ihre Konzession nicht an Gesellschaften ertheilt worden wäre, welche, Dank dem Reinerträgnisse ihrer grossen Hauptbahnen, im Stande sind, für die Abgänge auf dem grössten Theile des Netzes aufzukommen.

Man vermag nun auch zu erkennen, mit welcher Vorsicht vorgegangen werden muss, um die Gestaltung des nationalen Bahnnetzes anzurühren. Man sieht nun den Nachtheil, welcher den grossen Gesellschaften sowohl als dem Staatsschatze erwachsen würde, wenn gegen die einzigen ertragsfähigen Linien des Landes Konkurrenzbahnen gebaut würden, welche zwar an ihrem Reinerträgniss, aber nicht auch an ihren Lasten partizipiren würden, und man darf ernstlich fragen, ob es gerecht und klug wäre, derartige Konkurrenzen zuzulassen, — den einzigen Fall ausgenommen, wo eine einzige Linie die Bedürfnisse des Publikums zu befriedigen ausser Stande wäre?

Dies ist nicht blos unsere persönliche Meinung, sondern auch — wir glauben es hervorheben zu dürfen — die Anschauung eines Aus-

[1]) Die Betriebsresultate des alten Netzes vertheilen sich folgendermaassen auf die grossen Gesellschaften:

Gesellschaften	Gesammtlänge des zweiten Netzes im Jahre 1872 im Betrieb	Linien mit einem die Zinsen ihres Anlagekapitales übersteigenden Reinerträgniss		Linien mit einem Erträgniss, welches nach Abzug der Betriebskosten die Höhe der Kapitalszinsen nicht erreicht	
		Länge	Betrag des Ueberschusses	Länge	Betrag der Abgänge
	Kilom.	Kilom.	Fr.	Kilom.	Fr.
Nordbahn.....	1,115	794	24,996,000	321	1,752,000
Ostbahn.....	514	435	9,488,244	79	992,164
Westbahn.....	900	579	8,107,530	321	1,462,441
Orleans-Bahn....	2,020	1,374	36,442,427	646	4,409,783
Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn....	3,756	1,111	72,958,000	2,645	36,727,040*)
Südbahn.....	798	798	9,849,014	—	—
	9,103	5,091	161,742,416	4,012	45,343,388

*) Das Betriebs-Defizit der oben angeführten 79 Kilometer betrug 457,000 Franken.

schusses der Nationalversammlung, dessen Kompetenz und Unparteilichkeit ausser aller Frage stehen.

Im Dezember 1871 hatte die Nationalversammlung angesichts einer allgemeinen Transportkrise, welche alle Interessen betraf und eine der traurigen Folgen des Krieges war, einen Ausschuss von dreissig Mitgliedern eingesetzt, um eine Untersuchung über den Stand des Kommunikationswesens im Allgemeinen und der Eisenbahnen insbesondere zu pflegen. Dieser Ausschuss, welcher sich äusserst gründlichen Studien hingegeben hat, war fast ausschliesslich mit der Vorbereitung aller auf Eisenbahnen bezüglichen Arbeiten der Nationalversammlung betraut. Er erstattete zu wiederholten Malen Berichte, theils um die Resultate seiner Studien auseinanderzusetzen, theils um die ihm angezeigt scheinenden Maassregeln in Folge von Petitionen, oder aber Gesetzentwürfe in Vorschlag zu bringen. Dieser Ausschuss hatte dreimal Anlass, sich über die Gestaltung des französischen Bahnnetzes auszusprechen; er hat stets das befolgte System im Grossen und Ganzen gutgeheissen, was ihn nicht hinderte, die seinerseits als wünschenswerth erkannten Detailverbesserungen zu verlangen. In einem im Namen dieses Ausschusses am 12. Dezember 1873 erstatteten Berichte über den Gesetzentwurf, betreffend die Umwandlung zahlreicher Eventual-Konzessionen in definitive Konzessionen, erklärt Herr von Montgolfier, „dass das Werk der Gestaltung des aus„gedehnten, nationalen Bahnnetzes weise ausgedacht und weise aus„geführt worden sei, und dass es seinen Urhebern zu grosser Ehre „gereiche". Herr Cézanne andrerseits vertheidigte das französische System in seinem Berichte vom 3. Februar 1873, betreffend die Petition um Herstellung einer direkten Linie von Calais nach Marseille, an der Hand der in England und Nordamerika gewonnenen Erfahrungen.

„Die Intervention des Staates in dem grossen Werke der Eisen„bahnen", sagte er, „war eine heilsame und entsprach der weisen Ver„mittlungsrolle, welche dem Staate zukömmt. Dank dieser Intervention „wurde die Zusammengehörigkeit, welche unter allen Theilen des „nationalen Gebietes bestehen soll, bethätigt, so zwar, dass die reichen „Landestheile die Mittel geliefert haben, welche gestatteten, auch die „ärmeren Landestheile mit Eisenbahnen zu versehen.... Der bisher ein„gehaltene Weg hat so viele und so bedeutende Vortheile geboten, „dass man schon auch einige Nachtheile mit in den Kauf nehmen kann. „... Hätte man sich an das System des Gehenlassens, des *laissez faire,* „gehalten, das man jetzt verlangt, so hätte man allerdings nach aller „Wahrscheinlichkeit drei Linien, welche sich in den Verkehr von Paris „nach Marseille theilen würden; allein wer in aller Welt hätte jene

„2,800 Kilometer ertragsloser Linien erbaut, auf welche die jetzige „Stammlinie Paris-Marseille einen jährlichen Tribut von 50 Millionen „Franken übergiesst?“ [1])

Und in der letzten Zeit, am Schlusse einer langen und sehr bemerkenswerthen Arbeit über das Wasserstrassen-System Frankreichs, in seinem in der Sitzung vom 13. Juni 1874 eingereichten Schlussberichte erläutert Herr Krantz die Vortheile der Konkurrenz, welche den Eisenbahnen durch Flussschifffahrt und Kanäle gemacht wird. Was jedoch die Konkurrenz anbelangt, die den bestehenden Eisenbahnen durch neu herzustellende gemacht würde, so erklärt er im Namen einer grossen Majorität des Ausschusses, dass die gegenwärtige Gestaltung der Eisenbahngesellschaften dem Lande wirkliche Vortheile biete, und dass die begehrte Konkurrenz schwere Uebelstände nach sich ziehen und mit grossen Enttäuschungen endigen würde.

Damit soll nicht gesagt sein, dass die Zinsengarantie dem Staatsschatze nicht beträchtliche Lasten auferlege und nicht auf gewisse Schwierigkeiten bei der Anwendung stosse. Wir werden dies weiter unten sehen, wenn wir auf die Bestimmungen der Verträge von den Jahren 1859, 1863 und 1868, und der zu ihrer Durchführung getroffenen Maassregeln, sowie auf die für die Gesellschaften sowohl als den Staat gewonnenen Resultate näher eingehen.

---

[1]) Wir geben einen grösseren Auszug aus diesem Berichte unter den Beilagen. Der Herausgeber.

II. ABSCHNITT.

Von den auf Zinsengarantie und Theilung des Reinerträgnisses bezüglichen Verträgen.

Um auf gründliche Weise die Tragweite und die Wirkungen jener Verträge zu untersuchen, welche im Jahre 1859 mit den sechs grossen Gesellschaften abgeschlossen, sodann in den Jahren 1863, ferner 1868 und 1869 modifizirt wurden und welche in Folge der speziellen Abmachungen aus den Jahren 1863, 1867 und 1872 noch verschiedene Ausnahmsbestimmungen erlitten haben, werden wir zunächst die Rechte und Pflichten der Gesellschaften und des Staates in Bezug auf die Zinsengarantie und die Theilung des Reinerträgnisses auseinandersetzen, sodann die Regeln für die Aufstellung der von den Gesellschaften der Staatsverwaltung vorzulegenden Bau- und Betriebsrechnungen und schliesslich die Wirkungen, welche diese Verträge bisher zur Folge gehabt, in Betracht ziehen.

I. KAPITEL.

Rechte und Pflichten der Gesellschaften und des Staates in Bezug auf die Zinsengarantie und die Theilung des Reinerträgnisses.

Wir haben gelegentlich der Entstehungsgeschichte der Verträge aus den Jahren 1859, 1863 und 1868—1869 die Grundzüge der durch diese Vereinbarungen geschaffenen Ordnung kennen gelernt. Es dürfte zweckmässig sein, dieselben zunächst kurz zu wiederholen, um sodann die Ausnahmen, welche gemacht wurden, zu präzisiren.

Die an die sechs grossen Gesellschaften konzessionirten Linien wurden in zwei mit den Namen „altes Netz“ und „neues Netz“ bezeichnete

Theile geschieden. Alljährlich sollen über die Reinerträgnisse, mit Einschluss aller Nebeneinnahmen, zwei gesonderte Rechnungen aufgestellt werden, und zwar: 1. für das alte und 2. für das neue Netz. Die einer gewissen Anzahl von Linien des alten Netzes zugestandene Zinsengarantie wurde unter Aufrechthaltung der Rechte dritter Personen aufgehoben; nur bei der Südbahn-Gesellschaft wurde eine Ausnahme gemacht. Dagegen übernahm der Staat für eine Reihe von fünfzig Jahren die Garantie für die 4perzentige Verzinsung und Amortisirung des auf das neue Netz aufgewendeten Anlagekapitals. Jedoch sind die Gesellschaften verpflichtet, vor dem Staate für die auf dem zweiten Netze sich ergebenden Abgänge vermittelst der Erträgnisse des alteu Netzes aufzukommen, soferne diese letzteren eine festgesetzte Ziffer, das sogenannte „vorbehaltene Reineinkommen", überschreiten. Ueberdies müssen die Gesellschaften dem Staate die ertheilten Vorschüsse sammt den 4perzentigen Zinsen zurück ersetzen, sobald der Reinertrag des neuen Netzes mit Hinzurechnung des Reinertrags-Ueberschusses des alten Netzes den vom Staate garantirten Zinsenbetrag übersteigt. Endlich hat der Staat das Recht der Theilnahme an den Reinerträgnissen, wenn letztere eine gewisse Grenze übersteigen.

Wenn nun aber auch diese Ordnung im Jahre 1859 auf alle den sechs grossen Gesellschaften konzessionirten Linien ausgedehnt worden ist, so haben doch in der Folge besondere Umstände rücksichtlich einer kleinen Anzahl von Bahnen anderweitige Abmachungen veranlasst, welche theils die Lasten des Staates vermehrten, theils dem Staatsschatze keinerlei Verpflichtungen auferlegten.

So wurden zunächst im Jahre 1863 die algerischen Bahnen, d. h. die Linien von Algier nach Oran und von Philippeville nach Constantine, an die Paris-Lyon-Mittelmeer-Gesellschaft mit einer in jeder Beziehung eigenartigen Zinsengarantie konzessionirt. Diese letztere bezieht sich auf ein Kapital von höchstens 80 Millionen Franken, hat mit Inbegriff der Tilgungsquote wenigstens 5% zu betragen und erstreckt sich auf 75 Jahre, vom 1. Januar 1872 angefangen. Das alte Netz der Gesellschaft erleidet aus Anlass dieser Bahnen keinerlei Belastung. Die Eisenbahn von der Rhone an den Mont-Cenis (vormals Victor-Emanuel-Bahn), welche im Jahre 1867 gleichfalls an die Lyoner Gesellschaft abgetreten wurde, befindet sich vorläufig in einer ähnlichen Lage. Bis zu dem Zeitpunkte, wo diese Bahn dem einen oder dem anderen Netze einverleibt wird, garantirt der Staat der Gesellschaft: 1. ein Reinerträgnis von 2,254,950 Franken für die von der alten Gesellschaft Victor-Emanuel zurückgekauften Linien; 2. die Zinsen sammt Tilgungsquote der für die Ergänzungsarbeiten aufgenommenen Obli-

gationsschuld, deren Betrag 25 Millionen nicht überschreiten darf; endlich 3. die Zinsen sammt Tilgungsquote einer Obligationsschuld, welche zufolge des Vertrages vom 18. Juli 1868 behufs Zahlung eines Vorschusses von 26 Millionen Franken an den Staatsschatz für den Bau des Mont-Cenis-Tunnels aufgenommen worden war.

Dagegen wurden die Eisenbahnen von Monsoult nach Amiens und von Cambrai nach Douai, welche durch das Gesetz vom 15. Juni 1872 an die Nordbahngesellschaft konzessionirt wurden, ausserhalb des alten wie des neuen Netzes gelassen und hat der Staatsschatz rücksichtlich derselben keinerlei Verpflichtung übernommen.

§. 1.

Bestimmungen über die Zinsengarantie.

Die Grundlage der Verträge von 1859, 1863 und 1868 ist die Scheidung der Linien in zwei bestimmte Netze und ihre Vertheilung unter das alte und neue Netz.

Schon die Verträge vom Jahre 1857 hatten bei der Orleans- und bei der Paris-Lyon-Mittelmeer-Gesellschaft eine zeitweilige Unterscheidung der Linien veranlasst. Es war bestimmt gewesen, dass während des Baues der von der Grand-Central-Gesellschaft abgetretenen und einiger anderer, an jene beiden Gesellschaften neu konzessionirten Linien die Zinsen sammt Tilgungsquote der für den Kauf, beziehungsweise den Bau dieser Linien ausgegebenen Titel im Falle der Unzulänglichkeit der Reinerträgnisse aus den nach und nach dem Verkehre übergebenen Theilstrecken in die Baurechnung aufgenommen werden sollen. Während eines Zeitraumes von ungefähr 11 Jahren haben also jene Abgänge das alte Netz nicht belastet. Die 1859er Verträge führten für einen Zeitraum von 50 Jahren die Trennung der Netze, wenn auch nicht in vollständiger Weise, so doch vom Standpunkte der Zinsengarantie in weitem Maasse ein.

Die Verträge von 1863 und 1868—1869 veränderten sehr beträchtlich nicht nur den Umfang der dem neuen Netze zugehörigen Linien, sondern auch die Austheilung der Linien unter das erste und zweite Netz. Eine Reihe von Linien, welche im Jahre 1859 dem neuen Netze einverleibt worden waren, weil die Konzessionirung derselben im Jahre 1857, also während der den Ursprung des neuen Systems bildenden Krise, erfolgt war, wurde in den Jahren 1863 und 1868 zum alten Netze geschlagen. Dies geschah rücksichtlich der Orleans-

Gesellschaft durch den Vertrag von 1863, rücksichtlich der Paris-Lyon-Mittelmeer-Gesellschaft durch den Vertrag von 1863 und in noch grösserem Maasse durch den Vertrag von 1868. Durch das Uebereinkommen vom Jahre 1868 wurden sogar mehrere in den Jahren 1863 und 1868 neu konzessionirte Linien unmittelbar in das alte Netz der Paris-Lyon-Mittelmeer-Gesellschaft eingereiht. Diese Klassifizirung, welche einerseits eine Reduktion des vom Staate garantirten Kapitals und somit auch der von letzterem übernommenen Verpflichtungen, andrerseits aber eine Verzögerung der Epoche, in welcher die Theilung der Reinerträgnisse eintreten sollte, zur Folge hatte, entsprang dem Motive, dass es für den Staat sowohl als für die Gesellschaften von Vortheil ist, diejenigen Linien, welche sich gegenseitig hätten Konkurrenz machen können, demselben Netze einzuverleiben und solche Linien, welche Verlängerungen oder Abkürzungen der Hauptlinien bildeten, in das alte Netz einzubeziehen.

Die Verträge setzten überdies das Maximum des Baukapitales für das alte wie für das neue Netz fest. Beim alten Netze ist nämlich das Baukapital eine der Grundlagen der Berechnung des vorbehaltenen Reineinkommens und der Berechnung der Theilung des Reinertrages. Beim neuen Netze ist das Baukapital die Grundlage der Berechnung der vom Staat zu leistenden Garantiebeträge, sowie der Reinerträgnisse.

Nachstehende Tabelle enthält die Längen der zu den beiden Netzen der verschiedenen Gesellschaften gehörigen Linien, sowie das Maximum des Baukapitals für jedes dieser Netze nach den letzten Bestimmungen:

Gesellschaften	Längen in Kilometer			Baukosten in Franken		
	Altes Netz	Neues Netz	Zusammen	Linien des alten Netzes	Linien des neuen Netzes	Zusammen
Ostbahn [1]	994	2,105	3,099	325,000,000	940,290,000	1,265,290,000
Südbahn	798	1,772	2,570	295,000,000	456,000,000 [5]	751,000,000
Nordbahn [2]	1,174	655	1,829	540,000,000	200,000,000	740,000,000
Orleans-Bahn	2,020	2,333	4,353	514,000,000	832,000,000	1,346,000,000
Westbahn	900	2,013	2,913	425,000,000	719,000,000	1,144,000,000
Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn [3]	4,368	1,758	6,126	2,026,000,000 [4]	630,000,000	2,656,000,000
Bei Hinzurechnung der Linie von der Rhone zum Mont-Cenis	—	144	144	—	95,629,712	95,629,712
Ergibt sich eine Totale von	10,254	10,780	21,034	4,125,000,000	3,872,919,712	7,997,919,712 [6]

[1]) Wir führen hier jene Längen an, welche der Berechnung des vorbehaltenen Reinerträgnisses, der Zinsengarantie und der Reinertragstheilung zufolge der Verträge von 1859, 1863, 1868 und 1873 zu Grunde liegen. Laut des nach dem Kriege mit der Ostbahn-Gesellschaft abgeschlossenen und durch das Gesetz vom 17. Juni 1873 bestätigten Vertrages ist das alte Netz dieser Gesellschaft auf 533 und das neue auf 2,099 Kilometer reduzirt; allein die an Deutschland abgetretenen Linien sind in der Rechnung des vorbehaltenen Reinerträgnisses und der Gewinnvertheilung noch mit inbegriffen.

[2]) Mehrere Linien mit der Gesammtlänge von 158 Kilometer, welche der Nordbahn-Gesellschaft durch das Gesetz vom 15. Juni 1872 konzessionirt wurden, stehen ausserhalb des alten wie des neuen Netzes.

[3]) Die Linie von Bességes nach Alais, 30 Kilometer lang, befindet sich vorläufig in einer Ausnahmsstellung.

[4]) Diese Ziffer ist durch Artikel 2 des Gesetzes vom 23. März 1874 festgestellt.

[5]) Nach dem Gesetz vom 23. März 1874 kann diese Ziffer im Falle der Ausführung einer Eventual-Konzession auf 6 Millionen erhöht werden.

[6]) Mit Ausschluss der algerischen Bahnen, deren Länge 513 Kilometer und deren garantirtes Kapital 80 Millionen Franken beträgt.

Die vom Staate für das neue Netz gewährte Garantie erstreckt sich auf 50 Jahre, vom 1. Januar 1865 an, und zwar für alle Gesellschaften, mit Ausnahme der Ostbahn-Gesellschaft, rücksichtlich welcher jener Termin auf den 1. Januar 1864 festgesetzt wurde, weil dieselbe zur Zeit des Abschlusses der 1859er Verträge mit dem Bau der Linien ihres zweiten Netzes weiter vorgeschritten war als die übrigen Gesellschaften. Die Garantie begreift die 4perzentigen Zinsen und die demselben Zinsfusse entsprechende Tilgungsquote des für das neue Netz aufgewendeten Kapitales[1]). Die den Kammern vorgelegten Motiven- und andere Berichte bezifferten zu wiederholten Malen die Gesammtheit der vom Staate übernommenen Lasten mit 4·65%. Die Amortisationsquote war jedoch in den Verträgen nicht ausdrücklich beziffert, und über Einschreiten der Gesellschaften wird nun den Rechnungen die Zahl 4·655 zu Grunde gelegt, welche sich mehr der mathematischen Genauigkeit nähert.

Der Staat ist erst in zweiter Linie haftbar. Er hat für die 4perzentige Verzinsung und Amortisirung des auf den Bau des neuen Netzes verwendeten Kapitals erst dann einzutreten, wenn die Gesellschaften hiefür mit dem Reinertrag des neuen Netzes, vermehrt durch den über das vorbehaltene Reineinkommen hinausgehenden Ueberschuss des alten Netzes, aufzukommen nicht im Stande sind. Welches sind nun die für das vorbehaltene Reineinkommen jeder Gesellschaft festgesetzten Ziffern?

Der Berechnung dieses Reineinkommens liegen, wie wir bereits angedeutet haben, verschiedene Elemente zu Grunde. Dasselbe soll zunächst zur Deckung der eigenen Lasten des alten Netzes dienen, und zwar zur Verinteressirung des gesellschaftlichen Aktienkapitales und zur Zahlung der Zinsen und Amortisationsquote der behufs Vervollständigung dieses Netzes ausgegebenen Obligationen. Die auf eine Aktie entfallende Dividende wurde im Jahre 1859 mit einem geringeren Betrage festgesetzt als der von den Gesellschaften bei Eintritt der Krise im Jahre 1857 thatsächlich erreichte, und ihr Betrag wurde durch die Verträge des Jahres 1863 bei einigen Gesellschaften noch weiter herabgesetzt. Wenn der Staat auch den Gesellschaften, welche allzu drückende Lasten übernommen zu haben glaubten, zu Hilfe kam, so konnte er sie doch nicht in dem Genusse aller jener Vortheile

[1]) Hiebei ist jedoch zu bemerken, dass die Gesellschaften sogar für das neue Netz Obligationen emittirt haben, deren Tilgung sich auf die ganze Dauer ihrer Konzession erstreckt.

belassen, deren sie sich vor Hinzufügung des neuen Netzes zu dem alten erfreut hatten.

Wenn man die von den grossen Gesellschaften nach den in den Jahren 1856 bis 1859 vollzogenen Fusionen vertheilten Dividenden mit jener Dividende vergleicht, welche bei der Berechnung des vorbehaltenen Reineinkommens zu Grunde gelegt wurde, so findet man folgende Resultate:

Gesellschaften	Dividende, welche der Berechnung des vorbehaltenen Reineinkommens zu Grunde liegt	Dividende, vertheilt im Jahre			
		1856	1857	1858	1859
	Franken	Franken	Franken	Franken	Franken
Ostbahn.....	30·00	54	40·65	40·46	37·70
Südbahn.....	35·00	20	20·00	20·00	27·00
Nordbahn.....	50·00	56	60·00	61·00	65·50
Orleans-Bahn [1]) ..	51·80	84	90·00	87·00	97·00
Westbahn.....	30·00	40	37·50	33·00	37·50
Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn [2]) ..	47·00	Paris-Lyon 81 / Lyon-Mittelm. 117	53·00	49·50	63·50

1) Bei der Berechnung des vorbehaltenen Reineinkommens der Orleans-Gesellschaft berücksichtigte man die von der Gesellschaft vorbereitete Zweitheilung ihrer Aktien. Seit dem Jahre 1865 betrug die Maximal-Dividende 56 Franken.

2) Bei der im Jahre 1857 vollzogenen Fusion wurden drei neue Aktien gegen zwei alte der Gesellschaft Paris-Lyon, und zwei neue gegen eine alte der Gesellschaft Lyon-Mittelmeer umgetauscht.

Was die Obligationsschulden betrifft, so wurde bei einigen Gesellschaften, insbesondere bei der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn und Westbahn, zwischen den vor und nach Abschluss der Verträge stattgehabten Emissionen unterschieden, um für diejenigen Emissionen, deren Resultat bekannt war, die genauen Ziffern in Rechnung zu bringen. Für die nach dem Jahre 1859 auszugebenden Obligationen, sowie auch für einige schon früher durchgeführte Emissionen legte der Staat einen Zinsfuss von 5·75%, einschliesslich der Amortisirung, zu Grunde[1]). Diese Grundlage der Berechnungen wurde unverändert beibehalten, obwohl die Gesellschaften je nach dem Stande des Geldmarktes Emissionen zu günstigeren und zu ungünstigeren Kursen durchgeführt haben.

Thatsächlich wurde der Zins- und Tilgungsfuss von 5·75% während

[1]) Bei der Nordbahn gesteht der Vertrag von 1869 den Zinsfuss von 5·5% zu, als Durchschnitt für die Verzinsung und Amortisirung.

der Krisenjahre 1857 bis 1859 zumeist überschritten. Bei der Westbahn-Gesellschaft ergab sich während dieser Jahre für die Obligationen ein Fuss von 6·05, 5·88 und 5·77%; bei der Orleans-Gesellschaft von 5.88, 5·90, 5·64%. Seit dieser Zeit bis zum Jahre 1870, und zwar in Folge der Verträge selbst, waren die Gesellschaften im Stande, Obligationen zu vortheilhafteren Bedingungen zu emittiren. Die Westbahn-Gesellschaft, welche 1864 noch 5·73% zu tragen hatte, erreichte bei den Emissionen der Jahre 1869 und 1870 einen Zins- und Tilgungsfuss von 5·04, beziehungsweise 4.94%. Seit dem Kriege stieg jedoch dieser Fuss wieder, so bei der Westbahn auf 5·63% im Jahre 1871, auf 5·87% im Jahre 1872 und auf 6·20% im Jahre 1873; bei der Orleans-Gesellschaft auf 5·46, 5·92 und 6·09% während derselben Jahre.

Hiebei ist übrigens hervorzuheben, dass die Tilgungsquote sich desto höher stellt, je näher der Zeitpunkt der Konzessionserlöschung heranrückt. So beläuft sich der durchschnittliche Zins- und Tilgungsfuss der von der Paris-Lyon-Mittelmeer-Gesellschaft in der Zeit vom 1. Januar 1873 bis zum Ende des ersten Semesters 1874 ausgegebenen Obligationen auf ungefähr 6·20%[1]).

[1]) Die nachstehende Tabelle zeigt die Schwankungen des durchschnittlichen Zins- und Tilgungsfusses der in der Zeit von 1856 bis 1874 ausgegebenen (auf 500 Franken lautenden, 3perzentigen) Obligationen:

Jahr	Westbahn-Gesellschaft		Orleans-Gesellschaft	
	Baar-Einzahlung per Obligation	Zins- und Tilgungsfuss	Baar-Einzahlung per Obligation	Zins- und Tilgungsfuss
	Franken	Perzent	Franken	Perzent
1856	280·08	5·71	292·43	5·46
1857	263·92	6·05	271·36	5·88
1858	272·82	5·88	270·74	5·90
1859	278·27	5·77	284·60	5·64
1860	285·26	5·64	288·33	5·57
1861	285·02	5·65	290·62	5·55
1862	298·90	5·39	(a)	—
1863	293·45	5·51	296·41	5·44
1864	282·95	5·73	289·18	5·60
1865	291·33	5·58	298·72	5·44
1866	298·46	5·46	303·73	5·37
1867	305·52	5·35	309·34	5·27
1868	315·42	5·20	321·60	5·09
1869	325·52	5·04	330·82	4·95
1870	335·24	4·94	320·40	5·14
1871	291·52	5·68	301·24	5·46
1872	281·95	5·87	278·05	5·92
1873	267·25	6·20	272·46	6·09

(a) In diesem Jahre fand wegen Emittirung neuer Aktien keine Ausgabe von Obligationen statt.

Ein drittes Element für die Berechnung des vorbehaltenen Reineinkommens ist die bleibende Belastung, welche das alte Netz zu Gunsten des neuen erlitten hat. Diese Insmitleidziehung ist, wie bereits erwähnt wurde, durch zwei Rücksichten begründet: zunächst war es billig, dass das alte Netz von der Verkehrssteigerung, welche ihm im Allgemeinen von den Linien des neuen Netzes zugeführt wurde, nicht allein Nutzen ziehe, und zweitens war auch die Möglichkeit der Ablenkung des Verkehres von den Linien des neuen Netzes zu Gunsten des alten, wo beide Netze Konkurrenzlinien enthalten, in Betracht zu ziehen. Da der Staat die Zinsen und Tilgungsquote des für das neue Netz aufgewendeten Kapitales nur in der Höhe von 4·655% garantirte, während die behufs Beschaffung dieses Kapitales von den Gesellschaften emittirten Obligationen durchschnittlich eine wirkliche Last von 5·75% mit sich brachten, so ist die Differenz von rund 1·1% aus den Erträgnissen des alten Netzes zu bestreiten.

Die Summe der drei solchermaassen berechneten Beträge, dividirt durch die Anzahl der Kilometer des alten Netzes, gibt das jeder Gesellschaft vorbehaltene Reineinkommen.

Die durch die Verträge des Jahres 1859 bestimmte Höhe des vorbehaltenen Reineinkommens wurde später durch die Verträge von 1863 und 1868—1869 und rücksichtlich der Paris-Lyon-Mittelmeer-Gesellschaft durch das Gesetz vom 23. März 1874 abgeändert.

Gegenwärtig ist dasselbe folgendermaassen festgestellt:

Für die	Ostbahn mit	29,100	Frank.	per	Kilometer
„ „	Südbahn mit	28,010	„	„	„
„ „	Nordbahn mit	38,240	„	„	„
„ „	Orleans-Bahn mit	26,000	„	„	„
„ „	Westbahn mit	35,900	„	„	„
„ „	Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn	31,800	„	„	„

In den Motiven- und Ausschussberichten bezüglich der Gesetzesvorlagen, durch welche die Verträge von 1863 und namentlich jene des Jahres 1868 bestätigt wurden, finden sich die ausführlichen Grundlagen der Berechnung des jeder Gesellschaft vorbehaltenen Reineinkommens. Diese in einigen Punkten richtig gestellten und nach den zuletzt abgeschlossenen Verträgen abgeänderten Grundlagen sind in der folgenden Tabelle wiedergegeben:

Gesellschaften (a)	Vorbehaltenes Einkommen per Aktie (b)	Anzahl der Aktien (c)	Einkommen des gesammten Aktienkapitales ($b \times c$) (d)	Obligationen der Linien: des alten Netzes, Kapital (e)	Obligationen der Linien: des alten Netzes, Zinsen sammt Tilg.-Quote (f)	Obligationen der Linien: des neuen Netzes, Kapital (g)	Obligationen der Linien: des neuen Netzes, Zinsenbeitrag mit 1.1% (h)	Summe des für das alte Netz vorbehaltenen Rein-Einkommens ($d+f+h$) (i)	Anzahl der Kilometer des alten Netzes (j)	Vorbehaltenes Rein-Einkommen per Kilometer $\left[\frac{i}{j}\right]$ (k)
	Franken	Franken	Franken	Franken	Franken	Franken	Franken	Franken	Kilometer	Franken
Ostbahn	30·00	584,000	17,520,000	33,000,000	1,897,500 [1]	865,000,000	9,515,000	28,932,500	994	29,100
Südbahn	35·00	250,000	8,750,000	148,700,000	8,550,000 [2]	456,000,000	5,016,000	22,316,000	798	28,010
Nordbahn	50·00	525,000	26,250,000	308,125,000	16,946,875 [3]	200,000,000	1,700,000 [6]	44,896,875	1,174	38,240
Orleans-Bahn ...	51·80	600,000	31,080,000	214,000,000	12,305,000 [4]	832,000,000	9,152,000	52,537,000	2,020	26,000
Westbahn	30·00	300,000	9,000,000	275,000,000	15,400,000 [4]	719,000,000	7,909,000	32,309,000	900	35,000
Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn....	47·00	800,000	37,600,000	1,680,500,000	94,294,400 [5]	630,000,000	6,930,000	138,824,400	4,368	31,800
Zusammen....	.....	3,059,000	130,200,000	2,659,325,000	149,393,775	3,702,000,000	40,222,000	319,815,775	10,254	

[1]) Zu 5·75%.

[2]) 148,700 Franken zu 5·75% = 8,550,250 Franken.

[3]) Zu 5·50 %.

[4]) Effektive Lasten.

[5]) Effektive Zinsen von 1,001,500,000 55,251,900
5·75% von 679,000,000 39,042,500
Zusammen 94,294,400

[6]) Zinsenbeitrag zu 0·85%.

Dies ist der normale Stand der zwischen den Gesellschaften und dem Staate bestehenden Verhältnisse. Allein den soeben dargestellten Berechnungen liegt die Voraussetzung zu Grunde, dass sowohl das neue wie das alte Netz vollständig im Betriebe stehen. Es mussten sonach auch Uebergangsbestimmungen getroffen werden.

Die 1859er Verträge bestimmten, dass die in das alte Netz eingereihten Linien erst vom 1. Januar des ihrer Inbetriebsetzung folgenden Jahres bei der Berechnung des Reinerträgnisses des alten Netzes berücksichtigt werden sollen.

In einer im Gesetzgebenden Körper im Jahre 1865 gehaltenen Rede, in welcher er den ganzen Mechanismus der Zinsengarantie so deutlich erklärte, hob Herr von Franqueville hervor, dass in den Uebergangsbestimmungen für die Gesellschaften eine Aneiferung zur raschen Vollendung des alten Netzes liege, weil das per Kilometer vorbehaltene Reineinkommen höher sei als die Zinsen und die Tilgungsquote des Anlagekapitals des alten Netzes.

Was die Linien des neuen Netzes anbelangt, so bestimmen die 1859er Verträge, dass sie erst vom 1. Januar 1865, also von einem Termine, an dem voraussichtlich die meisten dieser Linien dem Betriebe übergeben sein würden, an der Zinsengarantie partizipiren, und dass die an diesem Termine noch nicht vollendeten Linien vom 1. Januar des auf ihre Inbetriebsetzung folgenden Jahres daran Theil nehmen, so dass zwischen den Einnahmen ein und desselben Betriebsjahres keine Unterscheidung zu machen ist.

In gewissen Fällen wurde der Termin für den Beginn der Zinsengarantie noch weiter hinausgeschoben. So trat die Zinsengarantie für die Südbahn-Gesellschaft zufolge der 1863er Verträge rücksichtlich jener Linien, welche nach dem 1. Januar 1865 eröffnet wurden, erst am 1. Januar 1870 in Kraft. Eine ähnliche Bestimmung fand in den Verträgen, welche im Jahre 1863 mit der Westbahn-Gesellschaft und im Jahre 1868 mit der Südbahn-Gesellschaft abgeschlossen wurden, Aufnahme. Bis zum Beginne der Zinsengarantie werden die Interessen sammt Tilgungsquote der für diese Linien ausgegebenen Titel zunächst aus dem Erträgnisse der dem Betriebe übergebenen Theilstrecke bestritten und im Falle der Unzulänglichkeit dieser Erträgnisse in die Baurechnung eingestellt [1]).

---

[1]) Dieser Umstand ist sehr zu berücksichtigen, wenn von den Anlagekosten eines Kilometers Eisenbahn die Rede ist; man darf die effektiven Baukosten nicht mit jener Summe verwechseln, welche sich nach Hinzurechnung der Interkalarzinsen während einer mehr oder minder langen Periode ergibt.

Andrerseits konnte man die vom zweiten Netze herrührenden Lasten (nämlich 1·1% des auf dasselbe aufgewendeten Kapitales) in die Berechnung des vorbehaltenen Reineinkommens nur rücksichtlich jener Linien aufnehmen, welche im Bau vollendet und dem Betriebe übergeben waren, weil ja bis dahin die Zinsen sammt Tilgungsquote (Interkalarzinsen) in die Baurechnung kommen. Es wurde daher vereinbart, dass das vorbehaltene Reineinkommen bis zur vollständigen Inbetriebsetzung der Linien entsprechend vermindert werde. Die Berechnung führte zu folgenden, in die Verträge von 1859, 1863 und 1868 eingestellten, abgerundeten Reduktions-Ziffern, zu welchen noch zu bemerken ist, dass sie bei allen Gesellschaften, mit Ausnahme der Ostbahn-Gesellschaft, jeweilig durch eine Maximalgrenze beschränkt sind:

Ostbahn. — 200 Franken für je 100 Kilometer nicht vollendeter Bahnen.

Südbahn. — 200 Franken für je 100 Kilometer nicht vollendeter Bahnen, bis zu dem einer Länge von 1,400 Kilometer entsprechenden Maximum von 2,800 Franken.

Nordbahn. — 200 Franken für je 100 Kilometer nicht vollendeter Bahnen, bis zu dem einer Länge von 500 Kilometer entsprechenden Maximum von 1,000 Franken.

Orleans-Bahn. — 200 Franken für je 100 Kilometer nicht vollendeter Bahnen, bis zu dem einer Länge von 1,200 Kilometer entsprechenden Maximum von 2,400 Franken.

Westbahn. — 200 Franken für je 100 Kilometer nicht vollendeter Bahnen, bis zu dem einer Länge von 1,000 Kilometer entsprechenden Maximum von 2,000 Franken.

Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn. — 80 Franken für je 100 Kilometer nicht vollendeter Bahnen, bis zu dem einer Länge von 1,500 Kilometer entsprechenden Maximum von 1,200 Franken.

Nach den dieser Bestimmung zu Grunde liegenden Motiven hat sich die Reduktion behufs Vermeidung einer zweimaligen Einstellung auf alle, nicht in ihrer ganzen Länge ausgebauten Linien, die folglich die Zinsengarantie noch nicht geniessen, zu beziehen. Es ist dies in den im Jahre 1868 mit der Ost-, West- und Südbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Verträgen, welche der im Jahre 1859 angenommenen Fassung eine präzisere Form geben, deutlich ausgesprochen.

In den mit den Gesellschaften der Orleans-, Nord- und Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn im Jahre 1868 abgeschlossenen Verträgen hat man jedoch den alten Wortlaut beibehalten, welcher die Reduktion

des vorbehaltenen Reineinkommens für je 100 Kilometer dem Betriebe noch nicht übergebener Bahnlänge des neuen Netzes ausspricht. Mit Bezug auf diese Fassung hat der Staatsrath in seiner Eigenschaft als oberster Verwaltungsgerichtshof in einem am 17. Juni 1874 über Rekurs der Orleans-Gesellschaft erflossenen Urtheil entschieden, dass diese Gesellschaft berechtigt sei, eine dem Betriebe übergebene, mehr als 100 Kilometer lange Theilstrecke der noch nicht in ihrer ganzen Länge eröffneten Linie von Brétigny nach Tours bei der Bemessung des vorbehaltenen Reineinkommens pro 1866 zu berücksichtigen.

Dies ist noch nicht Alles. Nach den Verträgen von 1859 und 1863 durfte das Baukapital, das in den Verträgen durch einen Maximalbetrag festgestellt worden war, mit Rücksicht auf die Zinsengarantie nicht mehr erhöht und sollten die Baurechnungen nach Ablauf von fünf Jahren nach der Betriebseröffnung geschlossen werden. Wenn sich die Nothwendigkeit neuer Bauauslagen ergab, so konnten die Gesellschaften durch im Staatsrathe von Fall zu Fall erlassene Dekrete ermächtigt werden, die dafür entfallenden Zinsen sammt Tilgungsquote von dem eventuellen Reinerträgnisse vor jeder Theilung mit dem Staate zu decken.

In den Verträgen von 1868 ging man noch weiter; es wurde bestimmt, dass innerhalb eines Zeitraumes von zehn Jahren alle Ergänzungsbauten, sei es beim alten, sei es beim neuen Netze, eine Erhöhung des Baukapitales mit allen in Bezug auf die Zinsengarantie und das vorbehaltene Reineinkommen sich ergebenden Folgen nach sich ziehen dürfen, jedoch unter der zweifachen Bedingung, dass jene Mehrausgaben auf Grund von durch kaiserl. Staatsraths-Dekrete genehmigten Projekten erfolgen und eine in den Verträgen ausgesprochene Maximalgrenze nicht überschreiten.

Diese Bestimmung fand nicht ohne Schwierigkeit Eingang in die Verträge. Die Ostbahn-Gesellschaft z. B. behauptete, dass es rücksichtlich der Ergänzungsbauten des alten Netzes nicht nöthig sei, den bereits geschlossenen Baukonto wieder zu öffnen. Nach ihrer Anschauung sollten diese Auslagen aus dem statutenmässigen Reservefond bestritten und nach Erschöpfung desselben einfach in die Betriebsrechnung eingestellt werden. In Betreff der Ergänzungsbauten des zweiten Netzes hatten mehrere Gesellschaften verlangt, dass die Kosten derselben in der vollen Höhe des Voranschlages unmittelbar in das Baukapital einbezogen werden sollen. Es erschien jedoch vortheilhafter, den Gesellschaften für beide Netze nur die Einstellung der Kosten jener Arbeiten von Fall zu Fall zu gestatten, deren Nützlichkeit vorher einzeln beurtheilt werden konnte; und um die

Gesellschaften nicht zu einer voreiligen Ausführung solcher Arbeiten, welche eine Belastung für sie wie für den Staat bildeten, vor Eintritt des wirklichen Bedürfnisses zu veranlassen, wurde ihnen ein Zeitraum von zehn Jahren hiefür bewilligt.

In diesem Punkte unterscheiden sich die Verhältnisse der einzelnen Gesellschaften am meisten untereinander; es ist auch leicht erklärlich, dass sie sich je nach den Bedürfnissen anders gestalten mussten.

Für das neue Netz wurde die erwähnte Bewilligung der Orleans-, Westbahn- und Paris-Lyon-Mittelmeer-Gesellschaft ertheilt. Die Maximalkosten der Ergänzungsbauten sind für die Orleans-Bahn mit 22 Millionen, für die Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn mit 7 Millionen und für die Westbahn mit 124 Millionen festgestellt. Für die zuletzt genannte Gesellschaft jedoch begreift das Maximum ausnahmsweise alle Arbeiten auf dem alten sowohl als auf dem neuen Netze, deren Betrag ohne Unterschied in die Baurechnung des neuen Netzes eingestellt wird [1]).

Bei diesen drei Gesellschaften erhöht sich die Staatsgarantie für das neue Netz um 4·655 Perzent der effektiven Kosten der Ergänzungsbauten. Ueberdies erhöht sich bei der Orleans- und Westbahn das vorbehaltene Reineinkommen um 1·1 Perzent dieser Kosten, woraus sich für je eine Million eine Vermehrung des per Kilometer vorbehaltenen Reineinkommens um 6 Franken bei der Orleans-Gesellschaft und um 12 Franken bei der Westbahn-Gesellschaft ergibt. Eine derartige Erhöhung des vorbehaltenen Reineinkommens wurde der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn nicht zugestanden [2]).

Was das alte Netz betrifft, so wurde die Erhöhung des Baukapitals um die Kosten der Ergänzungsbauten nur den Gesellschaften der Ost-, Süd-, Nord- und Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn gestattet. Bei der Westbahn-Gesellschaft sind, wie wir schon gesehen haben, die Ergänzungsarbeiten beider Netze in demselben Maximum und in einem und demselben Konto inbegriffen. Die Orleans-Gesellschaft endlich hat eine Erhöhung gar nicht begehrt, weil sie derselben nicht bedurfte.

---

[1]) Schon in dem 1863er Vertrage mit der Westbahn-Gesellschaft wurde in den Baukonto des neuen Netzes eine Summe von 55 Millionen für die Ausrüstung und Vergrösserung jener Stationen des alten Netzes eingestellt, welche als für beide Netze gemeinschaftlich betrachtet werden konnten.

[2]) Die Summen der gegenwärtig (Dezember 1874) genehmigten Kosten für Ergänzungsbauten des neuen Netzes belaufen sich:

für die Orleans-Bahn auf	1,279,240	Franken,
„ „ Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn auf	3,027,326	„
„ „ Westbahn (neues und altes Netz) auf	34,956,105	„

Je eine Million Franken, welche innerhalb zehn Jahren für Ergänzungsbauten des alten Netzes verausgabt werden, veranlassen eine Erhöhung des gesammten vorbehaltenen Reineinkommens, welche sich auf 5·75 Perzent oder 57,500 Franken bei der Ost-, Süd- und Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn, und auf 5·5 Perzent oder 55,000 Franken bei der Nordbahn beläuft, und einer Erhöhung des per Kilometer vorbehaltenen Reineinkommens um 58 Franken für die Ostbahn, 72 Franken für die Südbahn, 45 Franken für die Nordbahn und 13·50 Franken für die Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn entspricht. Die für Ergänzungsbauten zugelassenen Maximalbeträge sind:

für die Ostbahn	40,000,000	Franken,
„ „ Südbahn	30,000,000	„
„ „ Nordbahn	60,000,000	„
„ „ Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn	96,000,000	„ [1]

Der Anfang der zehnjährigen Periode ist auf den 1. Januar 1868 für alle jene Linien, welche vor diesem Tage in Betrieb gesetzt wurden, und für alle später vollendeten Linien auf den 1. Januar des auf die Betriebseröffnung folgenden Jahres festgesetzt.

In Bezug auf die Frage, was unter Ergänzungsbauten (*travaux complémentaires*) zu verstehen sei, erhoben sich sehr häufig Schwierigkeiten. Die Verträge von 1859 und 1863 gaben hierüber keinerlei Erläuterung. In den meisten Verträgen des Jahres 1868 findet man eine dehnbare Definition. Als Ergänzungsbauten werden angeführt: „Vergrösserungen der Stationen, Vermehrung des Fahrparkes, Legung „von Doppel- und Nebengeleisen". Andrerseits findet sich in dem mit der Ostbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrage (Art. 10) eine Bestimmung, wonach „die in den Stationen (des alten Netzes) sukzes- „sive auszuführenden Nacharbeiten (*travaux accessoires*) in die jähr- „lichen Betriebsrechnungen aufzunehmen sind". Wir werden weiter unten bei Behandlung der Baurechnung auf diesen Punkt zurückkommen [2].

Dies sind die verschiedenen Grundlagen für die Berechnung des vorbehaltenen Reineinkommens.

---

[1] Die gegenwärtig (Dezember 1874) genehmigten Kosten für die Ergänzungsbauten des alten Netzes belaufen sich:

für die Ostbahn auf	13,968,145	Franken,
„ „ Südbahn auf	11,113,763	„
„ „ Nordbahn auf	51,862,849	„
„ „ Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn auf	58,375,799	„

[2] In den auf Seite 42 und 47 angeführten Tabellen des Baukapitals des alten und neuen Netzes und des für das alte Netz vorbehaltenen Reineinkommens sind die Ergänzungsbauten nicht inbegriffen.

In einer vor Kurzem erschienenen Abhandlung über das vorbehaltene Reineinkommen und die Dividenden der grossen französischen Eisenbahngesellschaften sucht Herr Aimé Jay nachzuweisen, dass alle Gesellschaften und selbst diejenigen, welche die Staatsgarantie in Anspruch nehmen, seit 1868, mit alleiniger Ausnahme des Jahres 1870, eine Dividende vertheilt haben, welche die bei der Berechnung des vorbehaltenen Reineinkommens vorausgesetzte Dividende übersteigt, und dass vier dieser Gesellschaften überdies einen speziellen, gleichfalls dem Reinertrag entnommenen Reservefond gegründet haben. Dieses Resultat kommt, wie Herr Jay auseinandersetzt, erstens daher, dass der Berechnung des vorbehaltenen Reineinkommens die Voraussetzung zu Grunde liegt, es werde die Beschaffung des Obligations-Kapitales zu 5·75 Perzent stattfinden, während bei den vom Jahre 1859 bis 1870, sowie, nach seiner Meinung, auch bei den vor dem Jahre 1859 durchgeführten Emissionen ein günstigerer Zins- und Tilgungsfuss erzielt wurde. Die Gesellschaften geniessen somit den aus dem Unterschiede der Kurse sich ergebenden Nutzen. Der zweite Grund liegt darin, dass die Verminderung des vorbehaltenen Reineinkommens im Falle der Nichtvollendung der Linien des neuen Netzes durch eine Maximalgrenze beschränkt ist. Herr Jay fragt sich, ob diese Erhöhung der Dividende und diese Bildung des Reservefondes dem Geiste der 1868er Verträge entsprechen, und ob dieser Gewinn bei jenen Gesellschaften, welche die Staatsgarantie in Anspruch nehmen, von letzterer nicht in Abzug gebracht werden sollte?

Uns scheint, dass diese Anschauung auf einer falschen Auffassung der Thatsachen und der Tragweite der Verträge beruhe. Das vorbehaltene Reineinkommen ist in seiner vollen Höhe den Gesellschaften zugestanden, und hierüber wurde zwischen den Gesellschaften und dem Staate eine Art von Pauschalvertrag geschlossen. Man darf also nicht untersuchen, ob der im Jahre 1859 angenommene Durchschnitt des Zinsfusses für die Plassirung der Obligationen erreicht wurde oder nicht; es hiesse dies nur den Gesellschaften die Waffen in die Hand geben, um in jenen Fällen, wo die angenommene Durchschnittsziffer überschritten ist, mit Forderungen aufzutreten. Wenn nun auch nach Abschluss der 1859er Verträge, oder selbst in Folge der Wirkungen dieser letzteren die Obligationen der Gesellschaften meistens zu einem niedrigeren Kurse als 5·75 begeben werden konnten, so haben wir doch gesehen, dass in den Jahren 1857, 1858 und 1859 dies nicht der Fall war, dass ferner seit dem Jahre 1871 ganz andere Verhältnisse eingetreten sind, dass die Tilgungsquote sehr rasch zunimmt, je mehr das Ende der Konzessionsdauer herannaht, und dass

endlich die bezüglichen Zins- und Tilgungsfüsse mit dem Jahre 1874 bereits 6 Perzent überschritten haben [1]). In jenen Fällen, wo die Gesellschaften in Folge ähnlicher Verhältnisse einen Verlust erleiden, können sie offenbar keine Forderungen erheben; denn das vorbehaltene Reineinkommen wurde ihnen keineswegs garantirt. Es ist also auch nicht zulässig, ihnen diesen Gewinn, welcher mehr als einmal in den Verhandlungen des Gesetzgebenden Körpers, namentlich aber in einer Rede des (Ministers) Herrn von Forcade in der Sitzung vom 4. Juni 1868, als statthaft erklärt wurde, zu bestreiten. Noch weniger kann jener Gewinn, welcher aus der Anwendung des für die Reduktion des vorbehaltenen Reineinkommens vorausgesetzten Maximums im Falle der Verzögerung des Baues erwächst, angefochten werden.

Um die Besprechung der auf die Staatsgarantie bezüglichen Bestimmungen zu erschöpfen, haben wir noch hinzuzufügen, dass die Verträge den Gesellschaften die Verpflichtung auferlegen, die ihnen geleisteten Vorschüsse sammt 4perzentigen Zinsen dem Staate zurückzuzahlen, sobald die Summe aus dem Erträgnisse des neuen Netzes und dem über das „Ueberfallwehr" abfliessenden Ueberschusse der Reineinnahmen des alten Netzes mehr als 4·65 Perzent des garantirten Kapitales beträgt. Sollte der Staat beim Erlöschen der Konzession, oder im Falle des Rückkaufes dieser letzteren noch Gläubiger der Gesellschaft sein, so würde das Guthaben mit dem Werthe des von der Gesellschaft abzutretenden Fahrparkes des alten und des neuen Netzes ausgeglichen [2]).

In den ersten, im Jahre 1858 mit dem Staate abgeschlossenen Verträgen hatten die Gesellschaften nur den Fahrpark des neuen Netzes verpfändet. Aber auf Andringen der Kommission des Gesetzgebenden Körpers wurde das Pfandrecht auch auf den Fahrpark des alten Netzes ausgedehnt.

---

[1]) Siehe Seite 45.

[2]) Wir haben bereits hervorgehoben, dass der französische Staat in Folge des Frankfurter Friedensvertrages sich verpflichtete, der Ostbahn-Gesellschaft einen Theil ihres Netzes, 835 Kilometer lang, wovon 459 Kilometer zum alten Netze gehörig, einzulösen, um denselben an Deutschland abzutreten. Später wurde die Linie von Saint-Louis nach Basel an die Schweiz abgetreten.

In dem mit der Ostbahn-Gesellschaft behufs Durchführung des Friedensvertrages abgeschlossenen und durch das Gesetz vom 17. Juni 1873, Art. 9, §. 4 bestätigten Uebereinkommen hat der Staat dieser Gesellschaft die bis zum Ende des Betriebsjahres 1871 geleisteten Garantievorschüsse im Verhältnisse der Kilometerzahl der an Deutschland und die Schweiz abgetretenen (463) Kilometer zur ganzen Länge (996) des alten Netzes nachgelassen und auf sein Anrecht auf Rückzahlung dieser Summen sammt ihren 4perzentigen Zinsen verzichtet.

§. 2.

Bestimmungen über die Theilung des Reinerträgnisses.

Die auf die Theilung der Reinerträgnisse bezüglichen Vertrags-Bestimmungen sind je nach den speziellen Verhältnissen der Gesellschaften verschieden.

Ein Punkt ist allen gemein. Die Theilung soll eintretenden Falls vom 1. Januar 1872 an zur Ausführung gelangen; jedoch soll dies sowohl hinsichtlich des alten wie des neuen Netzes erst nach gänzlicher Rückzahlung der vom Staate als Zinsengarantie geleisteten Vorschüsse geschehen. Dieser Vorbehalt ist zwar nicht in allen Verträgen buchstäblich ausgedrückt, allein er scheint uns aus dem Wesen des Kontraktes hervorzugehen.

Im Allgemeinen tritt das Recht des Staates auf die Theilung in dem Momente ein, wo die Summe der Reinerträgnisse beider Netze mehr beträgt als 8 Perzent des effektiven Baukapitales des alten Netzes plus 6 Perzent des effektiven Baukapitales des neuen Netzes. Von dieser Regel wurden jedoch einige Ausnahmen gemacht. So haben die drei Gesellschaften der Nord-, Orleans- und Westbahn das Recht, ein per Kilometer des alten Netzes festgestelltes Reineinkommen und nicht die 8perzentigen Interessen des auf dasselbe verwendeten Baukapitales zu beziehen [1]).

Man sieht, dass die Netze, welche vom Standpunkte der Zinsengarantie aus während 50 Jahren getrennt sind, vom Standpunkte der Theilung des Reinerträgnisses zusammengehören. Nur für die Südbahn-Gesellschaft besteht in dieser Hinsicht eine Ausnahme.

Nach Abschluss der Verträge von 1863 hatte die Nordbahn-Gesellschaft die Regierung gebeten, sie von der Verpflichtung zur

[1]) Die folgende Tabelle zeigt das im Momente des Beginnes der Theilung erforderliche Reinerträgniss jeder Gesellschaft:

Ostbahn	8 Perzent von dem Kapitale des alten Netzes, einschliesslich der an Deutschland abgetretenen Linien	325,000,000	26,000,000	
	8 Perzent von den Maximalkosten der Ergänzungsbauten des alten Netzes	40,000,000	3,200,000	
	6 Perzent von dem Kapitale des neuen Netzes, einschliesslich der an Deutschland abgetretenen Linien	940,290,000	56,417,400	
			85,617,400	85,617,400
			Fürtrag	85,617,400

Theilung des Reinerträgnisses zu entbinden. Dagegen erbot sich die Gesellschaft, nicht nur auf die Staatsgarantie, welche sie für entbehrlich hielt, zu verzichten, sondern auch mehrere neue Linien ohne jede Beihilfe des Staates zu erbauen und ihre Tarife zu erniedrigen. Ein hierauf bezüglicher Gesetzentwurf wurde im Jahre 1865 eingebracht, jedoch im Schoosse des Ausschusses des Gesetzgebenden Körpers so lebhaft bekämpft, dass er, ohne zur öffentlichen Verhandlung zu gelangen, wieder zurückgezogen wurde.

Für die Linien von Monsoult nach Amiens und von Cambrai an die belgische Grenze, welche zufolge des Gesetzes vom 15. Juni 1872 ausserhalb des alten wie des neuen Netzes der Nordbahn gelassen wurden, tritt die Theilung der Reinerträgnisse ein, wenn diese Linien zusammen ein Reinerträgniss von mehr als 13,000 Franken per Kilometer abwerfen.

			Uebertrag	85,617,400
Südbahn	8 Perzent von dem Kapitale des alten Netzes	295,000,000	23,600,000	
	8 Perzent von den Maximalkosten der Ergänzungsbauten des alten Netzes	30,000,000	2,400,000	
		325,000,000	26,000,000	26,000,000
	8 Perzent von dem Kapitale des neuen Netzes vom Jahre 1859	404,200,000	32,336,000	
	6 Perzent von dem Kapitale des Restes des neuen Netzes vom Jahre 1868	51,800,000	3,108,000	
		456,000,000	35,444,000	35,444,000
Nordbahn	50,275 Frank. × 1,174 Kilometer Länge des alten Netzes, vorbehaltlich der Reduktion um 52 Franken für jedes Kilometer, wenn die Höhe des effektiven Baukapitales geringer ist als	540,000,000	59,022,850	
	6 Perzent von dem Kapitale des neuen Netzes	200,000,000	12,000,000	
	6 Perzent von den Kosten der Ergänzungsbauten des alten Netzes	60,000,000	3,600,000	
			74,622,850	74,622,850
Orleans-Bahn	30,000 Frk. × 2,020 Kilometer Länge des alten Netzes	—	60,600,000	
	6 Perzent von dem Kapitale des neuen Netzes	832,000,000	49,920,000	
	6 Perzent von den Maximalkosten der Ergänzungsbauten des neuen Netzes	22,000,000	1,320,000	
			111,840,000	111,840,000
			Fürtrag	333,524,250

II. KAPITEL.

Bau- und Betriebsrechnungen.

Wir haben bereits erwähnt, dass die 1859er Verträge den Konzessions-Gesellschaften die Verpflichtung auferlegten, zweierlei Rechnungen aufzustellen und der Prüfung des Staates zu unterbreiten: erstens die Baurechnung für das neue Netz und bei der Mehrzahl der Gesellschaften sogar auch für das alte Netz; zweitens die jährlichen Rechnungen der Reinerträgnisse des alten Netzes sowohl als des neuen Netzes. Laut eines Artikels dieser Verträge hatte eine von der Staatsverwaltung zu erlassende Verordnung die Formen festzustellen, nach welchen die Gesellschaften 1. die Baukosten, 2. die

			Uebertrag	333,524,250
West-bahn	Gesammt-Reinerträgniss, welches den Linien des alten Netzes vorbehalten ist	35.900×900=	32,310,000	
	12 × 124 × 900 (siehe die Artikel 7 und 8 des Vertrages vom Jahre 1868), nämlich ungefähr 1·1 Perzent von den Maximalkosten der Ergänzungsarbeiten (124 Mill.)	—	1,339,200	
	6 Perzent von dem Kapitale des neuen Netzes	719.000,000	43,140,000	
	6 Perzent von dem Maximalkapitale der Ergänzungsarbeiten	124,000,000	7.440,000	
			84,229,200	84,229,200
Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn	8 Perzent von dem Kapitale der Linien des alten Netzes von 1858—1859	855,380,000	68,430,400	
	6 Perzent von dem Kapitale des Restes dieses Netzes	1,798,620,000	107,917,200	
	6 Perzent von den Maximalkosten der Ergänzungsarbeiten des neuen Netzes	7,000,000	420,000	
	8 Perzent und 6 Perzent von den Maximalkosten der Ergänzungsbauten des alten Netzes (im Durchschnitte 7 Perzent).....	96,000,000	6,720,000	
			183,487,600	183,487,600
Victor-Emanuel-Bahn	8 Perzent des garantirten Kapitales	95,629,712	7,650,377	7,650,377
			Zusammen.....	608,891,027

jährlichen Erhaltungs- und Betriebskosten und 3. die Einnahmen gegenüber dem Staate und unter seiner Aufsicht auszuweisen hätten. Zugleich sollte diese Verordnung die nöthigen Bestimmungen über die Art und Weise der Ausübung des staatlichen Rechtes auf die Theilung der Reinerträgnisse enthalten.

Die erwähnte Bestimmung ist eine nothwendige Folge der den Gesellschaften vom Staate in Form der Zinsengarantie geleisteten Unterstützung. Schon das Gesetz vom 15. Juli 1840, in welchem in Bezug auf die Orleans-Gesellschaft dieses System zum ersten Male zur Anwendung gelangte, hatte in seinem vierten Artikel behufs Feststellung der Form und der Bedingungen der Staatskontrolle die Herausgabe einer Verordnung seitens der Staatsverwaltung vorgesehen, und das Gesetz vom 19. November 1849, betreffend die Eisenbahn von Marseille nach Avignon, enthielt in seinem fünften Artikel eine ähnliche Bestimmung. Seit dieser Zeit wurde die betreffende Klausel entweder in den Bedingnissheften, oder in den mit den Gesellschaften abgeschlossenen Verträgen eingeschaltet, um auf die Bestimmungen dieser Verordnung die volle Verbindlichkeit des zwischen den Gesellschaften und dem Staate abgeschlossenen Kontraktes auszudehnen.

Die in den 1859er Verträgen vorgesehenen Verordnungen, welche in manchen Punkten von den früheren Verordnungen abweichen, wurden auf Antrag des Staatsrathes und nachdem die Gesellschaften zur Abgabe ihrer Wohlmeinung aufgefordert worden waren, erlassen. Sie erflossen im Laufe des Jahres 1863 für alle Gesellschaften, mit Ausnahme der Nordbahn-Gesellschaft, deren diesbezügliche Verhältnisse erst im Jahre 1868 geordnet wurden.

Man beschränkte sich nicht darauf, die zur Durchführung der Verträge nothwendigen Regeln aufzustellen; man hielt es, um ein erschöpfendes Werk zu Stande zu bringen, für zweckmässig, auch die schon in den Verträgen enthaltenen, auf diese Rechnungen Bezug habenden Bestimmungen, von welchen einige je nach den speziellen Verhältnissen der Gesellschaften verschieden waren, mitaufzunehmen. Eine Folge hievon ist, dass diese Verordnungen kleine Abweichungen unter sich aufweisen, und dass einzelne Bestimmungen derselben durch die in den Jahren 1868 und 1869 zu Stande gekommenen Verträge wieder abgeändert sind.

§. 1.

Formeller Rechnungsvorgang.

Der formelle Rechnungsvorgang ist für sämmtliche Gesellschaften gleich

Die Baurechnungen werden nach den gesellschaftlichen Büchern vor dem auf die Betriebseröffnung der Linien folgenden 1. Januar provisorisch aufgestellt. Ihr definitiver Abschluss sollte nach den 1859er Verträgen binnen 5 Jahren erfolgen (Artikel 3 und 4 der Verordnung); zufolge der 1868er Verträge sollen die Baurechnungen binnen 10 Jahren geschlossen werden, wobei die Dauer dieser Periode rücksichtlich jener Strecken, welche am 1. Januar 1868 nicht vollendet waren, vom 1. Januar des auf die Betriebseröffnung jeder Linie folgenden Jahres an gerechnet wird.

Zufolge Artikel 7 der Verordnung hatte der Staatsbauten-Minister die Muster für die von den Gesellschaften vorzulegenden, provisorischen und definitiven Rechnungen aufzustellen.

Die Ausgabs- und Einnahmsrechnungen jedes Betriebsjahres sind getrennt für das alte und für das neue Netz in den ersten vier Monaten des folgenden Jahres einzureichen (Artikel 11). Sie müssen vor Ablauf des erwähnten Zeitraumes im Staatsbauten - Ministerium eingereicht sein (Artikel 17). Die Gesellschaft hat zugleich auch die vom Staatsbauten-Minister vorgeschriebenen Rechnungsbelege beizubringen (Artikel 16). Behufs Erleichterung der Kontrolle verlangt die Verordnung im Artikel 10, dass die Gesellschaft innerhalb der ersten drei Monate jedes Jahres dem Staatsbauten-Minister den Voranschlag ihrer Ausgaben und Einnahmen für das mit dem darauffolgenden 1. Januar beginnende Betriebsjahr vorlege.

Die Prüfung der Bau- und Betriebsrechnungen findet laut der Artikel 9, 18 und 19 der Verordnung in ein und derselben Weise statt. Sie ist einer Kommission übertragen, welche vom Staatsbauten-Minister für jede Gesellschaft gesondert ernannt wird und aus einem den Vorsitz führenden Staatsrathe und sechs weiteren Mitgliedern, von denen drei vom Finanzminister bezeichnet werden, zu bestehen hat.

Diese Kommission nimmt die ihr übertragenen Prüfungen mit dem Beistande von Finanzinspektoren vor, deren periodische Intervention durch den Artikel 26 der Verordnung vorgesehen ist [1]).

[1]) Der Staatsbauten-Minister ernannte für jede Kommission einen Sektionspräsidenten oder einen Rath des Staatsrathes, zwei Generalinspektoren *des Ponts et Chaussées* und einen Generalinspektor *des Mines;* der Finanzminister einen Oberrechnungsrath des Rech-

Die Gesellschaft ist verpflichtet, der Kommission die Bücher, Rechnungsbelege, Korrespondenzen und alle sonstigen, bei der Prüfung der Rechnungen für nöthig erachteten Dokumente zur Verfügung zu stellen.

Die Kommission kann sich nöthigenfalls entweder selbst, oder durch Delegirte, sei es in den Sitz der Gesellschaft, sei es in die Stationen oder Bureaux aller und jeder Linien begeben.

Sie verlangt, wenn sie hiezu Veranlassung findet, mündliche oder schriftliche Erklärungen der Vertreter der Gesellschaft.

Sie erstattet sodann ihren Bericht an den Staatsbauten-Minister, welcher nach Einsichtnahme des Finanzministers den Rechnungsabschluss feststellt.

Handelt es sich um eine Baurechnung, so gipfelt der Bericht in Betreff des neuen Netzes in der Feststellung des effektiven Baukapitales, welches der Zinsengarantie zu Grunde zu legen ist, und in Betreff des alten Netzes in der Feststellung jenes Kapitales, von welchem die Gesellschaften die 8perzentigen Interessen vor der Theilung des Reinerträgnisses mit dem Staate zu beheben berechtigt sind, oder auch in der Festsetzung der für Ergänzungsbauten aufgewendeten Kosten, durch welche sich das vorbehaltene Reineinkommen erhöhen kann.

Handelt es sich hingegen um Betriebsrechnungen, so führt der Bericht zunächst den Gesammtbetrag des Baukapitales des neuen Netzes und den hieraus sich ergebenden Betrag der garantirten Zinsen sammt Tilgungsquote an. Er setzt ferner die Gesammtsumme der reinen Betriebseinnahmen des neuen Netzes fest, welche in erster Reihe zur Deckung der Zinsen und Tilgungsquote jenes Kapitales verwendet werden soll, ferner das Reinerträgniss des alten Netzes, eventuell den Ueberschuss über das vorbehaltene Reineinkommen, welcher zur Zahlung der vom Staate garantirten Zinsen und Tilgungsquote beitragen soll. Hiebei sind jene Punkte zu berücksichtigen, welche, wie wir gezeigt haben, eine Verminderung (Nichtvollendung gewisser Linien), oder aber eine Erhöhung des vorbehaltenen Reineinkommens (Ergänzungsbauten) zur Folge haben können. Den Schluss des Berichtes

---

nungshofes, einen Generalinspektor der Finanzen und einen hohen Beamten des Ministeriums, gewöhnlich den Direktor der allgemeinen Geldbewegung.

Die Fassung des Artikels 26 der Verordnung schien anzudeuten, dass die periodische Prüfung seitens der Finanzinspektoren abgesondert von jener der Prüfungskommission zu geschehen habe; da jedoch der Finanzminister einen Generalinspektor der Finanzen zur Theilnahme an der Kommission bestimmt hatte, so fand man es vortheilhaft, die Finanzinspektoren unter seiner Leitung an den Arbeiten der Kommission, bei der sie ausgezeichnete Dienste leisten, theilnehmen zu lassen.

bildet entweder der vom Staate zu leistende Garantie-Vorschuss oder der zwischen dem Staate und der Gesellschaft zu theilende Ertragsüberschuss. Dies sind die Grundlagen der vom Minister zu fassenden Entscheidung.

Da jedoch die Prüfung der Betriebsrechnungen ein gründliches Studium erheischt, so verfügt der Artikel 20, dass der Staatsbauten-Minister in dem Falle, wo die reinen Betriebseinnahmen zur Deckung der garantirten Zinsen sammt Tilgungsquote voraussichtlich unzulänglich sind, unmittelbar am Schlusse jedes Jahres auf Verlangen der Gesellschaft den Betrag des aus dem Staatsschatze zu leistenden Vorschusses in provisorischer Weise feststellen kann. Diese vorläufige Bewilligung erfolgt über Bericht der Rechnungs-Prüfungs-Kommission nach Einsichtnahme des Finanzministers.

In dem Falle, wo die Endabrechnung ergibt, dass der Vorschuss zu gross war, ist die Gesellschaft gehalten, den betreffenden Ueberschuss sammt 4perzentigen Zinsen unverweilt an den Staatsschatz zurück zu erstatten [1]).

Diese Abwicklung der Bau- und Betriebsrechnungen geschieht in Ausführung von Verträgen, welche die Rechte und Pflichten der Gesellschaften wie des Staates festgestellt haben. Es entstehen dabei also Rechtsfragen, welche in das Gebiet der Verwaltungsjustiz gehören. Die betreffenden Entscheidungen des Staatsbauten-Ministers können desshalb vor dem Staatsrathe in seiner Eigenschaft als oberster Verwaltungsgerichtshof angefochten werden. Die Verordnungen haben diesen Rekurs in den Artikeln 9 und 28 ausdrücklich vorbehalten; allein auch das Schweigen der Verordnungen hätte die Rechte der Gesellschaften in dieser Beziehung nicht beeinträchtigen können.

Die in den Verträgen vorgesehene Prüfung der Baurechnungen ist noch nicht beendigt. Sie kann es auch nicht sein, weil der Zeitraum, innerhalb dessen die Rechnungen geschlossen werden sollen, noch nicht abgelaufen ist.

Aber die Betriebsrechnungen der Ost-, West-, Orleans- und Südbahn und der Eisenbahn von der Rhône zum Mont-Cenis (früher

---

[1]) Bei der Verhandlung über den im Jahre 1873 mit der Ostbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrag bemerkte ein Redner, dass dieser provisorische Rechnungsabschluss ohne vorherige Prüfung für den Staatsschatz äusserst nachtheilig sein könnte. In Wirklichkeit jedoch hat sich während der ersten Jahre der Durchführung der Verträge, also zu einer Zeit, wo die Rechnungen noch nicht geprüft sein konnten, nur ein ganz geringer Unterschied zwischen dem provisorisch geleisteten und dem beim Rechnungsabschlusse sich ergebenden Staatsvorschusse herausgestellt. Seit dem Jahre 1868 sind die provisorischen Zahlungen immer geringer als die definitiv festgestellten Vorschussbeträge.

Victor-Emanuel), auf welche die Zinsengarantie Anwendung findet, wurden vom Jahre 1864 an bis zum Jahre 1871 geprüft.

Was die Nordbahn und Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn betrifft, welche die Staatsgarantie nicht in Anspruch nehmen, welche jedoch in den Fall kommen können, ihr Reinerträgniss zu theilen, so hat die Prüfung der Rechnungen, entsprechend dem Artikel 18 der Verordnungen, erst mit dem Jahre 1872 begonnen.

Mehrere Entscheidungen des Staatsbauten-Ministers waren Gegenstand des Rekurses an den obersten Verwaltungsgerichtshof. Wir haben auch bereits im Eingange dieser Arbeit zu bemerken Gelegenheit gehabt, dass der Staatsrath am 5. Juni und 17. Juli 1874 über zwei von der Orleans-Gesellschaft eingereichte Rekurse sein Urtheil gefällt habe.

Ausser der Kontrolle, welche durch die Rechnungs-Prüfungs-Kommission geübt wird, und welche die Entscheidungen des Staatsbauten-Ministers über die Bau- und Betriebsrechnungen vorbereitet, führten die Verordnungen auch noch eine anderweitige Aufsicht ein. Nach Artikel 22 der Verordnung ist es Aufgabe eines Generalinspektors der Eisenbahnen, welcher alljährlich vom Staatsbauten-Minister hiezu bestimmt wird, unter der Oberaufsicht dieses letzteren die gesammte finanzielle Gebahrung je einer Gesellschaft im Interesse des Staates zu überwachen. Zu diesem Behufe ist die Gesellschaft gehalten, demselben jederzeit die Einsicht in die Verwaltungsraths-Protokolle, Journalbücher, in die gesammte Buchhaltung, Korrespondenz und in alle Dokumente, welche er zur Beurtheilung des aktiven und passiven Standes der Gesellschaft für nöthig erachtet, zu gestatten. Er hat auch das Recht, den gesellschaftlichen Generalversammlungen beizuwohnen.

In den vor dem Jahre 1863 erlassenen Verordnungen war dem Regierungs-Kommissär gegenüber den Gesellschaften, welchen eine Staatsgarantie zugestanden worden war, eine noch ausgedehntere Machtvollkommenheit eingeräumt. Derselbe hatte das Recht, nicht blos die Bücher der Gesellschaft, sondern auch ihre Werkstätten, Magazine, Depôts von Werthgegenständen aller Art, mit Einschluss der Kassenvorräthe und Effekten-Portefeuilles zu untersuchen. Der Kommissär konnte überdies, so oft er Arbeiten oder Vertragsabschlüsse, oder sonstige, die Einnahmen oder die Ausgaben berührende Geschäfte bemerkte, die ihm unnöthig oder schädlich vorkamen, den Zusammentritt des Verwaltungsrathes veranlassen, an der Sitzung theilnehmen, und seine Bemerkungen mussten in das Protokoll aufgenommen werden [1]).

[1]) Artikel 1 und 2 der Verordnung vom 20. Oktober 1843, betreffend die Orleans-Gesellschaft, und der Verordnung vom 10. März 1855, betreffend die Paris-Lyoner Gesellschaft.

Die gesellschaftliche Gebahrung mit den Obligationen hatte er ganz besonders zu überwachen.

Nach einer eingehenden Prüfung wurden diese Bestimmungen aus den neuen Verordnungen ausgelassen. Man fand, dass sie den Nachtheil hatten, die Verantwortlichkeit des Staates übermässig bloss zu stellen und ganz unnöthigerweise in Bezug auf den Schutz der Interessen des Staatsärars jene Bestimmungen zu verdoppeln, welche die Machtvollkommenheit der durch Finanzinspektoren unterstützten Rechnungs-Prüfungs-Kommission in so weitem Maasse feststellen.

§. 2.

Inhalt der Rechnungen.

Wir brauchen kaum zu erwähnen, dass die Prüfung der Rechnungen eine grosse Anzahl von Thatbestandsfragen zu Tage förderte, deren Anführung hier von keinem Interesse wäre. Die Höhe der Ausgaben und Einnahmen, die Zeit, zu welcher dieselben gemacht wurden, die Berechnung von Zinsen und viele andere Punkte waren der Gegenstand des eingehendsten Studiums der Finanzinspektoren und der Rechnungskommission. Wir haben hier nur die bei der Prüfung aufgetauchten Rechtsfragen, welche durch Anwendung oder Auslegung der Verträge und der zu ihrer Durchführung erflossenen Verordnungen gelöst wurden, und deren Lösung wenig bekannt ist, anzuführen.

Nach der Ansicht mehrerer Deputirter, welche gelegentlich der Verhandlung des im Jahre 1873 mit der Ostbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages das System der Staatsgarantie vor der Nationalversammlung angegriffen haben, wären die Abrechnungen zwischen dem Staate und den Gesellschaften wahrhafte Selbsttäuschungen. „Nichts Sicheres, nichts Festes", sagte ein Redner, „findet „sich in der Buchhaltung der Gesellschaften. Wir sind rücksichtlich „aller, wegen Unzulänglichkeit der Einnahmen des zweiten Netzes von „uns begehrten Garantievorschüsse den grossen Gesellschaften auf „Gnade und Ungnade preisgegeben [1]). . . . . Es ist unmöglich, sich „genaue Rechnungen über den Gewinn oder Verlust bei dem alten „oder bei dem neuen Netze zu verschaffen. Eine Lokomotive wird „nach rechts verwendet, anstatt nach links; Frachten nehmen den einen „Weg oder den anderen, gehen über das alte Netz oder über das „neue Netz, lediglich wie es das Interesse der Gesellschaft mit sich

[1]) Rede des Hrn. Pouyer-Quertier in der Sitzung vom 14. Juni 1873.

„bringt. Und dann werden Gewinne oder Verluste für das eine oder „andere Netz ausgewiesen."

Ohne so weit zu gehen, hoben andere Redner hervor, „dass es „bei dem angenommenen System der Staatsgarantie nicht möglich „sei, die Abrechnungen zwischen dem Staate und den Gesellschaften „mit Genauigkeit aufzustellen." „Sie können", sagte einer dieser Redner, „in der That keine unwandelbaren und bestimmten Regeln für die „Aufstellung der jährlichen Material-Inventuren aufstellen. Männer von „gleich redlichem Willen und unbestrittener Tüchtigkeit machen die „Inventur nicht auf die gleiche Weise. Welche Regel soll man, um „sicher zu gehen, beispielsweise befolgen, um in den Konto für Bahn-„erhaltung und in den Neubaukonto genau die denselben wirklich zu-„kommenden Vorräthe einzustellen, um jedes Netz, jede einzelne Linie „mit dem gebührenden Antheile an den allgemeinen Verwaltungskosten „zu belasten? Wie werden wir alle Konti pro diversi unter beide Netze „vertheilen? . . . Kann man es gut heissen, dass die Ziffer der staat-„lichen Verbindlichkeiten von so heiklen und unbestimmten Berechnungen „abhängig sei?"[1])

Wir wollen weder behaupten, dass es leicht gewesen sei, bestimmte und gleichartige Regeln zur Durchführung der Garantieverträge aufzustellen, noch auch, dass man in allen Punkten dieses ausgedehnten Rechnungsgebietes zu einer absoluten Genauigkeit gelangt sei. Allein die im Verlaufe mehrerer Jahre aus den Arbeiten der Rechnungs-Prüfungs-Kommissionen gewonnenen Erfahrungen gestatten uns zu zu sagen, dass man nach eingehenden Untersuchungen zu Lösungen gelangt ist, welche uns im Einklange mit den gemeinschaftlichen Absichten beider kontrahirender Theile und mit den Interessen des Staatsschatzes zu stehen scheinen.

Betrachten wir zunächst die **Baurechnung.**

Die Verträge erheischen, dass eine getrennte Baurechnung für das alte und das neue Netz aufgestellt werde.

Die Baurechnung der Linien des neuen Netzes muss bei jeder Gesellschaft geprüft werden. Die Verträge, sowie die Verordnungen von 1863 und 1868 lassen darüber keinen Zweifel, und es könnte auch keiner bestehen, weil sich ja die Staatsgarantie auf das effektive Baukapital der Linien bezieht, mit der Bedingung, dass die Höhe desselben ein in den Verträgen festgesetztes Maximum nicht überschreite.

Ebenso muss die Baurechnung des alten Netzes für fast alle

---

[1]) Rede des Deputirten Germain in der Sitzung vom 15. Juni 1873.

Gesellschaften geprüft werden. Bei der Ostbahn und Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn muss die ganze Baurechnung geprüft werden, weil das Recht des Staates auf Theilung des Reinerträgnisses bei diesen Gesellschaften unabhängig von den 6perzentigen Interessen des in dem neuen Netze investirten Kapitales in Ausübung gelangt, sobald die Reineinnahmen die 8perzentigen Interessen des auf das alte Netz aufgewendeten, effektiven Kapitales überschreiten. Dasselbe gilt für die Nordbahn, weil, wenn auch einerseits die Verträge dem Staate das Recht der Theilnahme an dem Reinerträgnisse von dem Momente an einräumen, wo dieses letztere — was das alte Netz betrifft — den Betrag von 50,275 Franken per Kilometer übersteigt, doch andrerseits in dem 1869er Vertrage ausdrücklich festgesetzt wurde, dass für jede Million, um welche das auf 540 Millionen veranschlagte Baukapital geringer ausfalle, eine Verminderung des oben erwähnten Betrages um 52 Franken einzutreten habe.

Dazu kommt, dass durch die 1868er Verträge alle Gesellschaften, mit Ausnahme der Orleans-Bahn, ermächtigt wurden, Ergänzungsbauten auf dem alten Netze auszuführen und die Kosten derselben bei der Berechnung des vorbehaltenen Reineinkommens zu berücksichtigen. Allein die Durchführung dieser Bestimmung erfordert rücksichtlich jener Gesellschaften, welche nicht schon der vollständigen Rechnungsprüfung unterworfen sind, nur eine theilweise Prüfung. So wurde bei der Westbahn-Gesellschaft der Baukonto des alten Netzes bis zum Abschluss des 1868er Vertrages als durch letzteren definitiv festgestellt betrachtet. Bei der Südbahn-Gesellschaft, welche sich ursprünglich in demselben Verhältnisse wie die Ostbahn- und Paris-Lyon-Mittelmeer-Gesellschaft befand und deren Rechnung seitens der Kommission bereits vollständig überprüft worden war, wurde das Baukapital des alten Netzes, mit Ausschluss der Ergänzungbauten, im Vergleichswege durch den 1868er Vertrag festgestellt.

Bei der Orleans-Gesellschaft endlich bildet ein auf 30,000 Franken per Kilometer festgesetztes Reinerträgniss die Grundlage der Theilung des Reinertrages vom alten Netze, und da diese Gesellschaft vermöge ihrer richtigeren Kostenvoranschläge nicht in die Lage gekommen war, um Ergänzungsbauten des alten Netzes einzuschreiten, so wurde sie auch zu keinerlei Prüfung ihrer Baurechnung dieses Netzes verhalten.

Die Frage, welche Auslagen in die Baurechnung einzustellen seien, tritt in drei verschiedenen Fällen heran, je nachdem es sich um die Bauabrechnungen der Linien des alten oder neuen Netzes oder um die dekretweise Genehmigung von Ergänzungsbauten, nach

Maassgabe der 1868er Verträge, oder endlich um die Feststellung der Betriebsrechnnngen und die Liquidirung der Zinsengarantie handelt.

Die Einstellung gewisser Ausgaben in die Bau- oder aber in die Betriebsrechnung kann je nach den Umständen bald für den Staat, bald für die Gesellschaften vortheilhaft sein. Wir können an dieser Stelle nicht in die Einzelnheiten dieser Frage, welche eine ganz spezielle Behandlung erfordern würde, eingehen. Je nachdem man die Vergangenheit oder die Zukunft in's Auge fasst, je nachdem man es mit Gesellschaften, welche die Staatsgarantie in Anspruch nehmen, oder mit solchen, welche ihrer nicht bedürfen, zu thun hat, je nachdem der Termin der Theilung des Reinerträgnisses näher oder ferner liegt, kann das Interesse des Staates oder das der Gesellschaften in zweifelhaften Fällen dazu führen, die betreffenden Beträge in die Bau- oder in die Betriebsrechnung einzustellen.

Die Kontrolle des Staatsrathes und der Prüfungskommissionen musste in dieser Beziehung mit ganz besonderer Sorgfalt ausgeübt werden.

Es gibt Posten, welche schon ihrem Wesen nach in die **Baurechnung** gehören; es gibt andere, welche nur zufolge der Verträge oder der Verordnungen von 1863 in die Baurechnung einzustellen sind.

Vor Allem ist zu bemerken, dass die in den Verträgen und Verordnungen vorgesehene Baurechnung nicht mit einer industriellen Inventur zu vergleichen ist, und dass in Folge dessen die grossen Schwierigkeiten, mit welchen eine derartige Schätzung verbunden wäre, verschwinden.

Es handelt sich nicht darum, den Werth, den die Eisenbahn in einem bestimmten Augenblick repräsentirt, zu ermitteln; nach den Artikeln 1 und 12 der 1863er Verordnung sind die Summen festzustellen, welche „zu einem Nützlichkeitszwecke" *(dans un but d'utilité)* zur Herstellung der Eisenbahn verausgabt wurden, unter Ausschluss aller Erhaltungs- und Reparaturskosten, sowie der Betriebsspesen, mit alleiniger Ausnahme etlicher, in den Verträgen besonders vorgesehener Fälle.

Herstellungskosten, deren Einstellung in die Baurechnung keinem Zweifel unterliegen kann, sind alle bei dem Bau und bei der Inbetriebsetzung einer Linie verausgabten Kosten, und zwar die Kosten für Vorarbeiten und für das Personal, für die Einlösung der Gründe, Herstellung der Erdarbeiten, Kunst- und Hochbauten, Beschaffung und Verwendnng des Oberbaumateriales und der mechanischen Einrichtung und Beschaffung des Fahrparkes. Dasselbe gilt für jene Summen, welche zum Ankaufe fertiger Linien, — gleichviel ob diese Beträge höher oder niedriger als

die effektiven Baukosten sind, — verausgabt wurden. Diese Posten gehören schon ihrer inneren Natur nach in den Baukonto.

Die Verträge vom Jahre 1868 haben, indem sie die Offenhaltung des Baukonto's während eines Zeitraumes von zehn Jahren gestatteten, denselben Charakter auch solchen Auslagen zugesprochen, welche auf bereits im Betriebe stehenden Linien „für Vergrösserung der Stationen, „Vermehrung des Fahrparkes, Herstellung von Doppel- oder Neben-„geleisen" erwachsen[1]). Allein es ist dies nur eine mit den geltenden Grundprinzipien übereinstimmende Angabe und nicht eine taxative Aufzählung der Ergänzungsbauten. Deshalb haben der Staatsrath sowohl als die Prüfungskommissionen alle jene Neuherstellungen, welche eine Erhöhung des wirklichen Werthes der Eisenbahn involviren, als in die Baurechnung gehörig anerkannt. Es tritt in der That sehr häufig der Fall ein, dass entweder die Linien vor gänzlicher Bauvollendung dem Betriebe übergeben werden, oder dass Aenderungen in dem Betriebsdienste Umgestaltungen in der Bahneinrichtung veranlassen. Hieher gehört insbesondere die Ausführung von Wasserstationen, Drehscheiben und Verladekrahnen in Stationen, welche dieser Einrichtungen entbehrten, sowie auch der Mehrwerth, welcher aus dem Umbau von Wasserstationen, Drehscheiben und Krahnen in grösseren und stärkeren Dimensionen resultirt.

Der gleiche Vorgang wurde rücksichtlich der Ergänzungsbauten angenommen. Bald handelte es sich um Bauten, welche, offenkundig in unzureichender Weise hergestellt, kurz nach der Betriebseröffnung rekonstruirt oder vervollständigt werden mussten, so z. B. um einen Tunnel, in welchem eine einfache Ziegelverkleidung durch ein eigentliches Gewölbe ersetzt wurde, bald um Einschnitte, welche man erbreitern oder durch Wandmauern oder Böschungspflaster sichern musste, oder um Pflasterarbeiten bei den Wächterhäusern und Wegübergängen.

Die durch Ersetzung provisorischer Einrichtungen, hölzerner Hochbauten oder Brücken durch definitive Konstruktionen aus Stein oder Eisen auflaufenden Kosten wurden in die Baurechnung aufgenommen; um jedoch die zweifache Belastung der letzteren zu vermeiden, wurden die Kosten der provisorischen Herstellungen in die Betriebsrechnung übertragen.

---

[1]) Die Ostbahn-Gesellschaft befindet sich gewissermaassen in einer Ausnahmsstellung. Laut Artikel 10 des Vertrages vom Jahre 1868 sind die in den Stationen ihres alten Netzes nach und nach auszuführenden Zubauten in die Betriebsrechnung aufzunehmen. Es ist dies eine Ausnahmsbestimmung, welche in der Praxis dem Vertrage entsprechend keinerlei Ausdehnung erfährt.

Die beim Oberbau eingeführten Verbesserungen haben einige schwierige Fragen nach sich gezogen. Die Kosten für nachträgliche Verlaschung, welche eine Vermehrung der vorhandenen Materialien und eine Erhöhung der Dauerhaftigkeit des Geleises zur Folge hatte, kamen in die Baurechnung. Dasselbe geschah für Einschaltung weiterer, nicht vorhanden gewesener Schwellen oder Unterlagsplatten. Allein war es zulässig, eine ähnliche Entscheidung auch in Betreff des Mehrwerthes, welcher sich aus der Ersetzung der in den Bedingnissheften vorgesehenen Eisenschienen durch Stahlschienen ergab, zu treffen? Die Frage wurde vielfach besprochen. Es handelt sich da um einen überdies schwer abzuschätzenden, in der Qualität begründeten Mehrwerth, nicht um die greifbare Vermehrung der vorhandenen Materialien. Nach einigen durch die Verschiedenheit der Lage der die Frage aufwerfenden Gesellschaften leicht erklärlichen Schwankungen wurde folgender Rechtsstandpunkt eingenommen: Wenn dienstuntauglich gewordene Eisenschienen einfach gegen Stahlschienen ausgewechselt werden, so ist dies nichts anderes als eine wirthschaftlich wohl verstandene Bahnerhaltungsarbeit, und grundsätzlich gehören die bezüglichen Kosten vollständig in die Betriebsrechnung. Es wäre jedoch etwas anderes, wenn eine Gesellschaft, um den Bedürfnissen eines ausnahmsweise wachsenden Verkehres zu genügen, einen beträchtlichen Theil ihres Oberbaues mit Stahlschienen erneuerte, ohne das Untauglichwerden der Eisenschienen abzuwarten; in diesem Falle wäre der Mehrwerth der Stahlschienen gegenüber den Eisenschienen in die Baurechnung aufzunehmen. Diese besondere Auslegung fand in mehreren, die Paris-Lyon-Mittelmeer- und die Nordbahn betreffenden Dekreten ihren Ausdruck und steht auch mit dem Geiste der in den Jahren 1868 und 1869 mit diesen Gesellschaften abgeschlossenen Verträge, insofern sie von Ergänzungsbauten handeln, in vollem Einklange.

Wesentlich andere Verhältnisse lagen der eine wahre Ausnahme bildenden, von der Legislative selbst gut geheissenen Entscheidung zu Grunde, welche in dem 1868er Vertrage mit der Südbahn-Gesellschaft in Betreff der Auswechslung des Barlow- und Brunel'schen Schienensystems getroffen wurde. Diese Schienen, von welchen man sich die gleichen Dienste versprochen hatte wie von den bei den übrigen Gesellschaften üblichen, ohne dass sie so theuer waren wie letztere, waren auf der ganzen Länge der Bahn verwendet worden. Die Erfahrung lehrte, dass sie mangelhaft seien, und die Gesellschaft sah sich genöthigt, sie zu entfernen und durch Stahlschienen gewöhnlichen Systems zu ersetzen. Da beiderlei Kosten (Neuherstellung und

Auswechslung) in die Baurechnung eingestellt waren, so ergab sich eine doppelte Belastung, welche die Rechnungs-Prüfungs-Kommission durch den Vorschlag zu beseitigen suchte, den zweiten Posten zu streichen. Allein bei Abschluss des 1868er Vertrages kam ein Ausgleich mit der Gesellschaft zu Stande, und die Legislative gestattete, indem sie letzteren genehmigte, die Einstellung beider Posten in die Baurechnung. Dieser Vorgang stellt das Prinzip, von dem man sich ausnahmsweise entfernte, nur um so heller ans Licht [1]).

All' dies sind Auslagen, welche ihrem Wesen nach in die Baurechnung gehören. Nach den Verträgen von 1859, 1863 und 1868 und nach Artikel 1 der Verordnungen vom Jahre 1863 kommen dazu noch folgende Posten: 1.) Die Bahnerhaltungs- und Betriebskosten der sukzessive dem Verkehre übergebenen Theilstrecken bis zu dem auf die Eröffnung der ganzen Linie nächstfolgenden 1. Januar; 2.) drei Fünftel der Erhaltungskosten des Unter- und Oberbaues während eines mit demselben 1. Januar beginnenden Jahres, jedoch nur für jene Strecken, welche im Laufe des nächstvorhergegangenen Jahres eröffnet wurden; die Verhältnisszahl drei Fünftel ist ein von allem Anfange an bei ähnlichen Anlässen angenommenes Pauschale, wodurch vorzugsweise den während des ersten Betriebsjahres eintretenden Setzungen Rechnung getragen werden soll; 3.) die Zinsen und Tilgungsquote der auf den Bau oder den Ankauf der Linien des zweiten Netzes ausgegebenen Titel, bis zu dem Zeitpunkte, an welchem die Staatsgarantie für diese Linien in Wirksamkeit tritt.

Dagegen sind von dem Baukapitale nach Artikel 2 der Verordnung in Abzug zu bringen: 1.) Der auf den einzelnen, dem Betriebe übergebenen Theilstrecken erzielte Rohertrag jeder Art, und zwar bis zu dem 1. Januar, welcher auf die Betriebseröffnung jeder Linie folgt; 2.) der Ertrag aus dem Verkaufe der von der Gesellschaft erworbenen, für den Betrieb aber überflüssigen Liegenschaften, welche binnen zwei Jahren nach der Vollendung der Linien veräussert werden müssen; 3.) der Ertrag des für den Bau jeder Linie aufgenommenen Kapitales, bis zu dem Zeitpunkte seiner wirklichen Verwendung zu Bauzwecken.

Eine zweite Schwierigkeit, welche sich bei den Baurechnungen

---

[1]) Nur in Folge eines unbegreiflichen Irrthumes konnte bei der Verhandlung des Gesetzes vom Jahre 1873 ein Redner die Behauptung aufstellen, „dass man bei der «Rechnungsgebahrung der Gesellschaften eine abgenützte, dienstunfähig gewordene Loko«motive mit dem Werthe von 200,000 Franken in die Baurechnung eingestellt finden «könne, weil sie 100,000 Franken Ankauf und 100,000 Franken Reparatur gekostet habe."

sowohl als Betriebsrechnungen ergibt, ist die Vertheilung gewisser gemeinschaftlicher Kosten auf das alte und das neue Netz.

Die Linien des alten und des neuen Netzes haben eine Anzahl gemeinsamer Stationen, welche aus Anlass des Baues der Linien des zweiten Netzes bedeutende Umgestaltungen erleiden mussten. Die Baukosten dieser Verzweigungsbahnhöfe werden grundsätzlich im Verhältnisse der Anzahl der in dieselben einmündenden Linien unter beide Netze vertheilt, — es wäre denn, dass dieser Vertheilungsmodus im Hinblick auf einen etwaigen allzu grossen Längen- und Verkehrsunterschied der Linien ein den Anforderungen der Billigkeit widersprechendes Resultat liefern sollte. Dieser Grundsatz ist derselbe, welcher von den Gesellschaften schon vor den 1859er Verträgen für ihre gegenseitigen Abrechnungen angenommen worden war.

Die Kosten des Fahrparkes werden im Allgemeinen nach dem Verhältnisse der jährlichen Zugskilometer unter die beiden Netze vertheilt, wodurch der Betriebslänge und der Verkehrsstärke zu gleicher Zeit Rechnung getragen wird.

Die Kosten der anderen gemeinsamen Baulichkeiten als die Stationsgebäude, wie z. B. der Werkstätten, Heizhäuser und Wagenschuppen, werden, sofern nicht getrennte Werkstätten für jedes der Netze bestehen, in demselben Verhältnisse wie die des zugehörigen Fahrparkes vertheilt.

Endlich werden die Kosten der Zentralverwaltung und der Baudirektion proportional den für jedes Netz aufgewendeten Baukosten aufgetheilt. Dies sind die wichtigsten Regeln in Bezug auf die Baurechnung.

Was die jährlichen **Betriebsrechnungen** anbelangt, so erläutern die Verordnungen von 1863 und 1868 in den Artikeln 12 und 13 die in dieselben einzustellenden Posten im Einklange mit dem Wortlaute und Sinne der Verträge.

In die Betriebsrechnung gehören erstens sämmtliche vom ersten auf die Betriebseröffnung jeder Linie folgenden Neujahr an auflaufenden Kosten, welche zu einem Nützlichkeitszwecke für gewöhnliche oder aussergewöhnliche Reparaturen, für den Betrieb und die Verwaltung der Eisenbahn und ihres Zugehörs verausgabt wurden, mit Ausschluss der in die Baurechnung gehörigen Beträge.

Der Wortlaut der Artikel 1 und 12 gestattet den Rechnungsprüfungs-Kommissionen und dem Staatsbauten-Minister, die für den Bau, den Betrieb und die Verwaltung der Eisenbahnen verrechneten Beträge bis zu einem gewissen Grade zu bemängeln. Dieses Recht ist offenbar eine Folge der durch die Verträge geschaffenen Stellung des Staates

gegenüber den Gesellschaften. Es wäre jedoch eine Quelle der ernsthaftesten Konflikte zwischen dem Staate und den Gesellschaften gewesen, wenn der Minister ein unbestimmtes Recht besessen hätte, die Nützlichkeit und Zulässigkeit der Kosten eines Dienstes zu bestreiten, für welchen die Gesellschaften die Verantwortung tragen. Desshalb haben seit dem Inslebentreten der Staatsgarantie die Verordnungen das Aufsichtsrecht der Rechnungskommissionen und des Ministers stets dahin beschränkt, dass es denselben lediglich zusteht, zu untersuchen, nicht ob die Ausgaben unbedingt nöthig und in jeder Beziehung vortheilhaft gewesen seien, sondern nur ob sie zu einem Nützlichkeitszwecke und für das der Gesellschaft anvertraute Eisenbahnunternehmen gemacht wurden, — was ihnen allerdings gestattet, schädigende und aus reiner Freigebigkeit gemachte Ausgaben zu streichen.

Es ist auch hervorzuheben, dass die Rechnungen nur „verausgabte Beträge" enthalten sollen. Die Orleans-Gesellschaft hat diesbezüglich einen Anstand erhoben, dem sie die grösste Bedeutung beilegte, und den sie dem Staatsrathe, als oberstem Verwaltungsgerichtshofe, unterbreitete. Die Gesellschaft glaubte (was wir nicht bestreiten), dass die gute Verwaltung erheische, für die Erneuerung des Fahrparkes einen besonderen Reservefond zu schaffen. Sie beschränkte sich nicht darauf, die Kosten der neuen Fahrzeuge, welche behufs Ersetzung der zu kassirenden angeschafft wurden, in die jährlichen Betriebsausgaben aufzunehmen, sondern fügte auch noch einen weiteren Betrag hinzu, welcher der jährlichen Abnützung und Entwerthung des im Dienste bleibenden Fahrparkes entsprechen sollte. Sie machte geltend, dass sie dieses Amortisationssystem schon vor den 1859er Verträgen eingeführt habe, und dass man annehmen müsse, dass der Staat, nachdem er dasselbe weder in dem Vertrage von 1859 noch in der Verordnung von 1863 als unzulässig erklärt, stillschweigend zugestimmt habe.

Dieser letztere Grund wurde nicht stichhältig gefunden; denn in den früheren, vor Abschluss des Vertrages aufgestellten Rechnungen waren die Abzüge für die Entwerthung des Fahrparks unter dem Titel „Erneuerung des Fahrparks" verbucht, und diese Bezeichnung wies keineswegs auf die Anwendung eines Verfahrens hin, welches bei keiner der übrigen Gesellschaften üblich war. Allein im Grunde genommen stand das System der Orleans-Gesellschaft mit dem Sinne der Verträge und mit dem Wortlaute der 1863er Verordnung im Widerspruche. Es hatte in der That zur Folge, den Staat im Falle der Inanspruchnahme der Zinsengarantie in die Lage zu versetzen,

der Gesellschaft sofort Gelder zur Verfügung zu stellen, welche erst in einer unbestimmbaren Zeit ihre Verwendung finden sollten, und hinsichtlich welcher es nicht einmal gewiss war, ob der Staat sie überhaupt zu leisten verpflichtet sein werde, da ja die einstigen Erträgnisse hoch genug sein können, um die Beiziehung des Staatsschatzes überflüssig zu machen. Der Staatsrath hat denn auch die Zumuthung der Orleans-Gesellschaft durch Beschluss vom 5. Juni 1874 verworfen.

Anders verhält es sich mit den jährlich einbehaltenen Summen zu Gunsten eines Feuerversicherungsfonds, welcher die übliche Versicherung bei den Feuerversicherungs-Gesellschaften ersetzen soll. Es ist dies eine Ausgabspost, welche, abgesehen von der Frage des Ausmaasses, ganz den Beträgen entspricht, welche den Versicherungs-Gesellschaften bezahlt werden müssen.

Die jährlichen Betriebsauslagen begreifen auch die von der Gesellschaft gezahlten Steuern aller Art, und zwar die Grundsteuer, die Thür- und Fenstersteuer, die Erwerbsteuer, den vereinbarten Pauschalbetrag für die Stempelgebühr der Aktien und Obligationen, endlich die Zollgefälle. Es handelt sich hier indessen nur um die von der Gesellschaft selbst geleisteten Abgaben, während die vom Publikum durch Vermittlung der Gesellschaft eingehobenen Auflagen, als: die Transportsteuer, die Abgabe für Transmission der gesellschaftlichen Titel, die Einkommensteuer von Werthpapieren, die Stempel bei Rezepissen und Frachtbriefen, die Quittungsstempel, weder in den Einnahms-, noch in den Ausgabsposten der Garantie-Abrechnungen erscheinen.

In die Betriebsrechnung kommen ferner die Kosten für die Erhaltung und Bewirthschaftung der zum Verkaufe bestimmten Liegenschaften, bis zu dem Zeitpunkte ihrer Veräusserung, die Einzahlungen in den statutenmässigen Reservefond und die den gesellschaftlichen Beamten zugestandenen Betheiligungen.

Dagegen schliessen die Verträge und Verordnungen von der Betriebsrechnung aus: 1. die Zinsen sammt Tilgungsquote der Anleihen, insbesondere derjenigen, welche die Gesellschaft im Falle der Unzulänglichkeit des garantirten Kapitales behufs Vollendung der Bauten aufgenommen; 2. die auf solche Anstalten bezüglichen Kosten, welche nicht zum Betriebe der Eisenbahnen dienen.

Was den Konto der Einnahmen betrifft, so hat derselbe, laut Art. 13 der Verordnungen, für das alte und das neue Netz gesondert, alle aus dem Bahnbetrieb stammenden Roheinnahmen zu umfassen.

Bei der Verhandlung in der Nationalversammlung im Jahre 1873 bemerkte ein von uns bereits angeführter Redner, dass die Gesell-

schaften, im Falle parallele Linien bestehen, den Verkehr des neuen Netzes leicht zu Gunsten des alten ablenken können. Man darf aber nicht vergessen, dass die in den Jahren 1863 und 1868 durchgeführten Umgestaltungen der beiden Netze in vielen Fällen das Interesse an der Konkurrenz zwischen Parallelbahnen beseitigt haben, und dass das alte Netz überhaupt von jenem Theile seines Reinertrages, welcher das „Ueberfallwehr" übersteigt, gar nichts bekommt. Wir werden aber bald sehen, in welchem Umfange dieses letztere seit dem Jahre 1864 gewirkt hat.

Andererseits muss man die Thatsachen sehr genau untersuchen, bevor man die Behauptung aufstellt, dass der naturgemässe Verkehr des neuen Netzes zu Gunsten des alten abgelenkt werde. Man wird doch nicht auf eingeleisigen, mit Steigungen von 15 Promill und darüber behafteten Linien Eilzüge einführen, wenn daneben zweispurige Thalbahnen bestehen. Und am Ende ist die Kontrolle an der Hand der Rechnungsbelege auch nicht unmöglich.

Mit Recht verfügen die Verordnungen, dass die Erträgnisse aus solchen Anstalten, welche nicht unmittelbar zum Betriebe der Bahn gehören, aus den der Staatsgarantie zu Grunde zu legenden Rechnungen ebensowohl als die diesbezüglichen Ausgaben auszuscheiden sind [1]). Die Erträgnisse aus den zum Verkauf bestimmten Immobilien werden bis zum Tage der Veräusserung verrechnet.

Die Orleans-Gesellschaft wollte von ihren Jahreseinnahmen einen approximativ zu bestimmenden Abzug machen, um die bei Einhebung der Gebühren begangenen Irrthümer im Wege der Rückvergütung an die Parteien gut machen zu können. Diese Forderung wurde vom Staatsrathe in seinem schon früher erwähnten Spruche vom 5. Juni 1874 zurückgewiesen. Es wurde entschieden, dass der Konto der Jahreseinnahmen keine willkürliche Reduktion erleiden dürfe, und dass der Betrag der Rückvergütungen in den Ausgabskonto der Betriebsrechnung desjenigen Jahres einzustellen sei, in welchem die Rückvergütung an die Parteien thatsächlich stattfindet.

Bei der Prüfung der Betriebsrechnungen des alten und des neuen Netzes sind die Prüfungs-Kommissionen sorgfältig darauf bedacht, dass in der Betriebsrechnung jedes Jahres lediglich solche Einnahms- und Ausgabsposten enthalten seien, welche sich auch wirklich auf dieses Betriebsjahr beziehen.

---

[1]) Eine Ausnahme besteht für die Südbahn-Gesellschaft. Die Betriebsresultate des Garonne-Kanales, dessen Konzessionär, und des Südkanales, dessen Pächterin sie ist, sind während der Dauer des Pachtvertrages in die Betriebsrechnung des alten Netzes einzustellen.

Artikel 3 des Gesetzes vom 23. Mai 1874 fügte der Betriebsrechnung dieser Gesellschaft ein neues Element hinzu.

Allein musste man in dieser Beziehung genau die für das Staatsrechnungswesen geltenden und in dem Dekrete vom 31. Mai 1862 angezogenen Regeln befolgen? — Die Gesellschaften hatten, obwohl sie dem Prinzipe der jährlichen Rechnungsabschlüsse huldigten, lange vor dem Zustandekommen der Verträge ein System eingeführt, demzufolge alle Betriebsauslagen, welche vor dem Hauptrechnungsabschluss nachgewiesen waren, in die Betriebsrechnung selbst in dem Falle eingestellt wurden, wenn dieselben erst im Laufe der ersten Monate des folgenden Jahres oder noch später zur Zahlung gelangten. Es war dies insbesondere bei den an die Aktionäre auszuzahlenden Dividenden und bei den den Obligationsbesitzern zukommenden Zinsen und Rückzahlungen der Fall. Andererseits wurden auch die Betriebseinnahmen in die Betriebsrechnung jenes Jahres eingestellt, auf welches sich dieselben bezogen, — auch dann, wenn die Einkassirung der betreffenden Beträge erst später erfolgte. Es ergab sich kein Anstand, dieses System auch als Grundlage der Garantie-Abrechnung zuzulassen. Nur entschied der Staatsrath in seinem am 5. Juni 1874 über Einschreiten der Orleans-Gesellschaft erflossenen Spruche, dass hiebei solche Beträge auszuschliessen seien, welche Gegenstand eines Rechtsstreites sind, oder deren Einkassirung in Folge Falliments der Schuldner zweifelhaft ist.

Was die Vertheilung der gemeinsamen Auslagen auf das alte und das neue Netz betrifft, so sind die früher erwähnten Regeln für die Baurechnung natürlicherweise auch auf die Betriebsrechnung anwendbar. In allen Fällen jedoch, wo es möglich ist, die Ausgaben getrennt nachzuweisen, lehnen die Kommissionen eine approximative Vertheilungsweise ab; dort, wo letztere unvermeidlich ist, werden die Erhaltungskosten der Bauten im Allgemeinen nach denselben Verhältnissen wie beim Neubau, die Verkehrskosten aber zumeist im Verhältniss der Zugskilometer aufgetheilt.

In gewissen Fällen musste auch für die Einnahmen ein Theilungsschlüssel aufgestellt werden. Wenn Reisende und Frachten nur auf dem alten, oder nur auf dem neuen Netze befördert werden, so kann es gar keinen Anstand geben. Wenn dieselben aber auf ihrem Wege theils das alte, theils das neue Netz berühren, so werden die Einnahmen im Verhältnisse der auf jedem der beiden Netze zurückgelegten Distanz ohne Rücksicht auf die hie und da bestehenden Unterschiede in den Tarifsätzen der einzelnen Linien aufgetheilt. Dieser Vorgang, welcher wohl etwas weniger scharf ist als die genaue Berechnung des auf jede Strecke entfallenden Tarifantheiles, ist einfacher und leichter zu kontrolliren.

III. KAPITEL.

Resultate der zwischen dem Staate und den Gesellschaften abgeschlossenen Verträge.

Als die Legislative im Jahre 1859 die mit den Gesellschaften in Betreff der Zinsengarantie abgeschlossenen Verträge sanktionirte, geschah es in der Hoffnung, dass die Garantie für mehrere Gesellschaften nur eine nominelle sein werde, weil der Ueberschuss der Einnahmen des ersten Netzes über das vorbehaltene Reineinkommen hinaus zur Deckung der Abgänge in den Einnahmen des zweiten Netzes genügen würde. Sind nun diese Voraussetzungen in Erfüllung gegangen, und welche Lasten hat der Staat zu Gunsten jener Gesellschaften, welche die Staatsgarantie in Anspruch nehmen, zu tragen?

Zunächst sei hervorgehoben, dass bei allen Gesellschaften gleich von dem Zeitpunkte an, wo die Verträge in Kraft traten, das „Ueberfallwehr“ zu Gunsten des neuen Netzes in Wirkung trat. Der Gesammtbetrag der in der Zeit von 1864 bis 1872 „übergegossenen“ Summen beläuft sich auf 255,232,280 Franken und 57 Centimes. Diese „Uebergüsse“, welche von zwei Ursachen abhängen, nämlich einerseits von der Unzulänglichkeit der Erträgnisse des zweiten Netzes und andererseits von der Ertragsfülle des ersten oder alten Netzes, waren je nach den Gesellschaften und je nach den Jahrgängen sehr verschieden.

Die Vertheilung der obigen Ziffer unter die einzelnen Gesellschaften und die einzelnen Jahrgänge während der erwähnten neunjährigen Periode ist aus folgender Tabelle zu ersehen:

Betriebsjahr	Ostbahn	Südbahn	Nordbahn	Orleans-Bahn	Westbahn	Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn	Zusammen
	Franken	Franken	Franken	Franken	Franken	Franken	Franken
1864	1,916,932·78	—	—	—	—	—	1,916.932·78
1865	3,262,007·52	1,133,990·78	1,057,647·20	6,988,664·53	1,185,263·00	7,289,498·26	20,917,071·29
1866	4,086,729·31	2,948,269·69	790,314·47	4,985,585·93	1,489,653·50	16,369,095·51	30,669,648·41
1867	6,789,984·02	3,462,715·41	935.370·55	7,817,185·23	2,296,784·67	24,153,597·67	45,455,637·55
1868	4,161,252·59	3,399,686·37	3,707,580·38	2,721,905·49	558,345·67	24,988,839·83	89,237,610·33
1869	6,897,691·85	2,213,713·66	2,871,663·64	8,488,725·50	991,515·24	8,317,818·20	29,781,128·09
1870	*(a)*	453,398·12	631,196·69	509,102·76	*(a)*	8,697,123·10	10,290,820·67
1871	389,070·58	8,013,195·26	2,648,349·45	8,902,180·77	1,371,194·12	13,291,784·30	34,615,774·48
1872	9,160,211·54	4,840,595·70	5,091,349·39	7,419,345·95	1,559,424·81	13,996,729·58	42,047,656·97
Summe	36,643,880·19	26,465,564·99	17,733,471·77	47,832,696·16	9,452,181·01	117,104,486·45	255,232,280·57

a) Die Abgänge in den Einnahmen des alten Netzes im Jahre 1870 betrugen bei der Ostbahn 5,134,337·23 Franken, bei der Westbahn 3,548,933·84 Franken.

Die in dieser Tabelle enthaltenen Zahlen sind aus verschiedenen Quellen geschöpft. Für die Jahre 1864 bis 1870 und für die Ost-, Süd-, Orleans- und Westbahn, welche die Staatsgarantie in Anspruch nehmen, sind sie den vom Staatsbauten-Minister genehmigten Berichten der Rechnungsprüfungs-Kommissionen entnommen. Für die Jahre 1871 und 1872 sind sie rücksichtlich derselben Gesellschaften aus den dem Minister vorgelegten, jedoch noch nicht vollständig überprüften Betriebsrechnungen gezogen. Was die Nordbahn und die Lyoner Bahn betrifft, welche die Staatsgarantie nicht in Anspruch genommen haben, und deren Rechnungen erst vom Jahre 1872 an im Hinblick auf die Theilung des Reinerträgnisses geprüft werden, so sind die Zahlen einer nach den Büchern der Gesellschaften zusammengestellten und der Oeffentlichkeit übergebenen Schrift entlehnt.

Bis jetzt haben nur zwei Gesellschaften die Staatsgarantie nicht in Anspruch genommen: die Paris-Lyon-Mittelmeer- und die Nordbahn-Gesellschaft. Hiebei ist jedoch zu bemerken, dass die Nordbahn-Gesellschaft in Folge der traurigen Ereignisse der Kriegesjahre 1870 und 1871 berechtigt gewesen wäre, für das Betriebsjahr 1870 die Staatsgarantie anzurufen. Es handelte sich jedoch nur um eine Summe von ungefähr zwei Millionen; und da die Gesellschaft die Ueberzeugung hegte, dass die Einnahmen sowohl auf dem alten wie auf dem neuen Netze sich rasch wieder heben würden, so machte sie der Regierung den Vorschlag, auf die Inanspruchnahme der Staatsgarantie zu verzichten, dagegen aber die Ausfälle der Jahre 1870 bis 1875 in die Baurechnung des neuen Netzes einzustellen. Obwohl dieser ganz neue Vorgang der Anfechtung offen war, wurde er doch durch ein Dekret der „Regierung der nationalen Vertheidigung" gutgeheissen.

Aber alle übrigen Gesellschaften, die Ostbahn, die Südbahn, die Westbahn und die Orleansbahn, waren genöthigt, die Verpflichtungen des Staates in ziemlich ausgedehntem Maasse in Anspruch zu nehmen.

Als die Regierung im Jahre 1865 bei der Verhandlung des Staatshaushaltes zum ersten Male die Einstellung eines Kredites zur Leistung der Garantiebeträge auf Grund der 1859- und 1863er Verträge beanspruchte, hatte Herr von Franqueville, Generaldirektor des Strassen-, Brücken- und Eisenbahnwesens, die eingestellten Posten zu vertreten und dabei die Aussichten für die Zukunft zu erörtern.

Das Maximum der jährlichen Garantie, welches dem Staatsschatze zur Last fallen konnte, betrug 145·8 Millionen auf Grund der 1859er-, und 186 Millionen auf Grund der 1863er Verträge. Davon war aber der Ertrag, welchen das zweite Netz in dem Maasse, als seine Linien zur Eröffnung gelangten, abzuwerfen nicht verfehlen konnte, in Abzug zu bringen; auch musste die Steigerung der Einnahmen des alten Netzes, welche bis zu einem gewissen Grade die Abgänge des neuen Netzes zu decken hatten, in Rechnung gezogen werden. Unter Betonung des selbstverständlich hypothetischen Charakters seiner Berechnungen stellte der Herr Generaldirektor als wahrscheinlichen Verlauf in Aussicht, dass, nachdem man im Jahre 1865 mit einem Garantiezuschusse von 33 Millionen begonnen, sich im Jahre 1872 das Maximalerforderniss in der Höhe von 48 bis 50 Millionen einstellen dürfte; dass das Erforderniss aber sodann wieder abnehmen, und zwar bis zum Jahre 1875 auf 34 Millionen herabsinken werde; dass endlich im Jahre 1884 die Inanspruchnahme der Staatsgarantie aufhören und mit dem Jahre 1885 für alle Gesell-

Betriebsjahr	Ostbahn	Südbahn	Nordbahn	Orleans-Bahn	Westbahn	Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn	Zusammen
	Franken	Franken	Franken	Franken	Franken	Franken	Franken
1864	1,916,932·78	—	—	—	—	—	1,916,932·78
1865	3,262,007·52	1,133,990·78	1,057,647·20	6,988,664·53	1,185,263·00	7,289,498·26	20,917,071·29
1866	4,086,729·31	2,948,269·69	790,314·47	4,985,585·93	1,489,653·50	16,369,095·51	30,669,648·41
1867	6,789,984·02	3,462,715·41	935·370·55	7,817,185·23	2,296,784·67	24,153,597·67	45,455,637·55
1868	4,161,252·59	3,399,686·37	3,707,580·38	2,721,905·49	558,345·67	24,988,839·83	89,237,610·33
1869	6,897,691·85	2,213,713·66	2,871,663·64	8,488,725·50	991,515·24	8,317,818·20	29,781,128·09
1870	*(a)*	453,398·12	631,196·69	509,102·76	*(a)*	8,697,123·10	10,290,820·67
1871	389,070·58	8,013,195·26	2,648,349·45	8,902,180·77	1,371,194·12	13,291,784·30	34,615,774·48
1872	9,160,211·54	4,840,595·70	5,091,349·39	7,419,345·95	1,559,424·81	13,996,729·58	42,047,656·97
Summe	36,643,880·19	26,465,564·99	17,733,471·77	47,832,696·16	9,452,181·01	117,104,486·45	255,232,280·57

a) Die Abgänge in den Einnahmen des alten Netzes im Jahre 1870 betrugen bei der Ostbahn 5,134,337·23 Franken, bei der Westbahn 3,548,933·84 Franken.

Die in dieser Tabelle enthaltenen Zahlen sind aus verschiedenen Quellen geschöpft. Für die Jahre 1864 bis 1870 und für die Ost-, Süd-, Orleans- und Westbahn, welche die Staatsgarantie in Anspruch nehmen, sind sie den vom Staatsbauten-Minister genehmigten Berichten der Rechnungsprüfungs - Kommissionen entnommen. Für die Jahre 1871 und 1872 sind sie rücksichtlich derselben Gesellschaften aus den dem Minister vorgelegten, jedoch noch nicht vollständig überprüften Betriebsrechnungen gezogen. Was die Nordbahn und die Lyoner Bahn betrifft, welche die Staatsgarantie nicht in Anspruch genommen haben, und deren Rechnungen erst vom Jahre 1872 an im Hinblick auf die Theilung des Reinerträgnisses geprüft werden, so sind die Zahlen einer nach den Büchern der Gesellschaften zusammengestellten und der Oeffentlichkeit übergebenen Schrift entlehnt.

Bis jetzt haben nur zwei Gesellschaften die Staatsgarantie nicht in Anspruch genommen: die Paris-Lyon-Mittelmeer- und die Nordbahn-Gesellschaft. Hiebei ist jedoch zu bemerken, dass die Nordbahn-Gesellschaft in Folge der traurigen Ereignisse der Kriegesjahre 1870 und 1871 berechtigt gewesen wäre, für das Betriebsjahr 1870 die Staatsgarantie anzurufen. Es handelte sich jedoch nur um eine Summe von ungefähr zwei Millionen; und da die Gesellschaft die Ueberzeugung hegte, dass die Einnahmen sowohl auf dem alten wie auf dem neuen Netze sich rasch wieder heben würden, so machte sie der Regierung den Vorschlag, auf die Inanspruchnahme der Staatsgarantie zu verzichten, dagegen aber die Ausfälle der Jahre 1870 bis 1875 in die Baurechnung des neuen Netzes einzustellen. Obwohl dieser ganz neue Vorgang der Anfechtung offen war, wurde er doch durch ein Dekret der „Regierung der nationalen Vertheidigung" gutgeheissen.

Aber alle übrigen Gesellschaften, die Ostbahn, die Südbahn, die Westbahn und die Orleansbahn, waren genöthigt, die Verpflichtungen des Staates in ziemlich ausgedehntem Maasse in Anspruch zu nehmen.

Als die Regierung im Jahre 1865 bei der Verhandlung des Staatshaushaltes zum ersten Male die Einstellung eines Kredites zur Leistung der Garantiebeträge auf Grund der 1859- und 1863er Verträge beanspruchte, hatte Herr von Franqueville, Generaldirektor des Strassen-, Brücken- und Eisenbahnwesens, die eingestellten Posten zu vertreten und dabei die Aussichten für die Zukunft zu erörtern.

Das Maximum der jährlichen Garantie, welches dem Staatsschatze zur Last fallen konnte, betrug 145·8 Millionen auf Grund der 1859er-, und 186 Millionen auf Grund der 1863er Verträge. Davon war aber der Ertrag, welchen das zweite Netz in dem Maasse, als seine Linien zur Eröffnung gelangten, abzuwerfen nicht verfehlen konnte, in Abzug zu bringen; auch musste die Steigerung der Einnahmen des alten Netzes, welche bis zu einem gewissen Grade die Abgänge des neuen Netzes zu decken hatten, in Rechnung gezogen werden. Unter Betonung des selbstverständlich hypothetischen Charakters seiner Berechnungen stellte der Herr Generaldirektor als wahrscheinlichen Verlauf in Aussicht, dass, nachdem man im Jahre 1865 mit einem Garantiezuschusse von 33 Millionen begonnen, sich im Jahre 1872 das Maximalerforderniss in der Höhe von 48 bis 50 Millionen einstellen dürfte; dass das Erforderniss aber sodann wieder abnehmen, und zwar bis zum Jahre 1875 auf 34 Millionen herabsinken werde; dass endlich im Jahre 1884 die Inanspruchnahme der Staatsgarantie aufhören und mit dem Jahre 1885 für alle Gesell-

Was die Rückzahlungen betrifft, so wurden solche nur von der Südbahn-Gesellschaft in den Jahren 1867 und 1868 in der Höhe von 230,069, beziehungsweise 41,095 Franken, also zusammen mit 271,164 Franken geleistet.

Die für die Betriebsjahre 1865 und 1869 gezahlten Summen sind etwas geringer als die in der 1866er Tabelle in Aussicht genommenen; es erklärt sich dies daraus, dass eine Anzahl von Bahnkilometer, welche vor dem Jahre 1870 hätten vollendet sein sollen, sich im Bau verzögerten. Die für das Jahr 1870 vorgesehene Ziffer ist weit überstiegen worden. Doch wird dies Niemand Wunder nehmen, wenn man sich der betrübenden, durch die Kriegsereignisse verursachten Verkehrsunterbrechungen erinnert.

Werden aber nicht in der Zukunft beträchtliche Abweichungen von den im Jahre 1866 aufgestellten Vorberechnungen eintreten?

Diese Frage wurde in der Nationalversammlung, und zwar in der Sitzung am 16. Juni 1874 durch die Herren Gouin und den Staatsbauten-Minister gelegentlich des von ersterem gestellten Antrages auf Aufnahme eines Spezial-Anlehens behufs Zahlung der Staatsvorschüsse an die Gesellschaften erörtert. Auf Grund einer von Herrn von Franqueville dem Budget-Ausschusse mitgetheilten Notiz äusserten sich jene beiden Redner dahin, dass in Berücksichtigung der neuen, in den Jahren 1868, 1873 und 1874 ertheilten Konzessionen, die Vorsicht erheische, die Gesammtsumme der in der fraglichen Tabelle eingestellten Garantiebeträge um 66 Millionen zu erhöhen, und dass überdies die Dauer der Inanspruchnahme des Staatsschatzes durch die Zinsengarantie sich voraussichtlich bis zum Jahre 1890 ausdehnen dürfte.

Dies ist die Sachlage in Bezug auf die Zinsengarantie. Was die Theilung des Reinerträgnisses anbelangt, so kam bis jetzt das bezügliche Anrecht des Staates in Betreff der Nordbahn und der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn noch nicht zur Geltung.

Es wäre jedoch ungerecht, die Lasten, welche die Zinsengarantie dem Staate auferlegt, zu betonen, ohne zugleich auch den Nutzen, der dem Staatsschatze unter verschiedenen Formen aus diesen Verkehrsmitteln erwächst, den Lasten entgegenzuhalten. In einer am 17. Juli 1874 in der Nationalversammlung gehaltenen Rede über den Gouin'schen Antrag bezifferte der Staatsbauten-Minister, Hr. Caillaux, die von den Eisenbahnen einfliessenden Steuern mit 127 Millionen und die Ersparungen, welche durch die zufolge der Bedingnisshefte unentgeltlich oder zu ermässigten Preisen bewirkten Transporte bei verschiedenen öffentlichen Dienstzweigen, namentlich der Post-, Tele-

graphen-, Gefängniss- und Militärverwaltung, erzielt werden, auf 56 Millionen, also den Gesammtnutzen des Staates auf 183 Millionen [1]). Es wurde dem Minister zwar unterbrechungsweise der Einwurf gemacht: „das Publikum zahlt Alles". Dieser Einwand ist jedoch nur zum Theil wahr; denn wenn er auch rücksichtlich jener Abgaben, für welche die Gesellschaft nur den Vermittler zwischen dem Publikum und dem Staate bildet, z. B. rücksichtlich der Transportsteuer, zulässig ist, so findet er doch auf die von den Gesellschaften selbst und auf die von ihren Aktionären persönlich entrichteten Abgaben, welche sich auf ungefähr 20 Millionen belaufen, keine Anwendung; ebensowenig stichhältig ist er rücksichtlich der früher erwähnten Ersparungen in den öffentlichen Dienstzweigen, welche sich auf 56 Millionen belaufen, und welche, selbst wenn diese Veranschlagung anfechtbar wäre, doch gewiss noch immer von grosser Bedeutung sind. Allein wäre jener Einwurf auch vollkommen richtig, so könnte doch nicht in Abrede gestellt werden, dass der Betrieb der Eisenbahnen beträchtliche Summen in die Kassen des Staates fliessen lässt, und dass er dem Staatsschatze Ausgaben erspart, welche nicht minder bedeutend sind. Auch diese Vortheile muss man in Rechnung ziehen, wenn man den Umfang der Lasten beurtheilen will, welche die Eisenbahnen den Staatsfinanzen aufgebürdet haben.

Schliesslich darf man auch nicht vergessen, dass ein grosser Theil des Landes sicherlich durch eine lange Reihe von Jahren auf die ungeheuern Vortheile der Eisenbahnen, deren Ausdehnung sich seit 1859 verdoppelt hat, vergeblich gewartet hätte, wenn ihrer Ausführung nicht durch das System der Zinsengarantie ein so wirksamer Impuls gegeben worden wäre.

---

[1]) Die Staatsbauten-Verwaltung hat im Jahre 1873 eine Zusammenstellung der im Jahre 1872 erzielten Steuern und Ersparungen veröffentlicht. Die Summe der Steuern und Abgaben beläuft sich auf 106,825,470 Franken. Für das Jahr 1874 sind jedoch noch ungefähr 20 Millionen für die neueingeführte Frachten-Transportsteuer hinzuzurechnen.

BEILAGEN.

A.

BEDINGNISS-HEFT

zur

Eisenbahn-Konzession der Orleans-Gesellschaft.

Vorbemerkung des Herausgebers.

Die erneuerte und vermehrte Konzession der Orleans-Gesellschaft ist in folgenden Urkunden enthalten:

1. Uebereinkommen zwischen dem Minister für Ackerbau, Handel und Staatsbauten und dem Verwaltungsrath, vom 11. April 1857;

2. das dem Uebereinkommen beiliegende Bedingnissheft;

3. Gesetz und ein kaiserliches Dekret vom 19. Juni 1857;

4. Uebereinkommen vom 10. Juli 1858 und 11. Juni 1859, Gesetz und Dekret vom 11. Juni 1859;

5. Uebereinkommen und Gesetz vom 11. Juni 1863, Dekret vom 6. Juli 1863.

Die finanziellen Bedingungen sind in dem Uebereinkommen vom 11. April 1857 enthalten, aber durch die späteren Vereinbarungen so vielfach abgeändert worden, dass wir auf die Mittheilung ihres amtlichen Textes um so mehr verzichten, als sie der Sache nach durch die vorstehende Schrift des Herrn Aucoc vollständig erläutert sind.

Wir lassen nur den Wortlaut des Bedingnissheftes, welches nicht nur auf die Orleans-Gesellschaft, sondern fast unverändert auch auf die übrigen fünf grossen Bahngesellschaften Anwendung findet, folgen.

A.

BEDINGNISS-HEFT

zur

Eisenbahn-Konzession der Orleans-Gesellschaft.

Vorbemerkung des Herausgebers.

Die erneuerte und vermehrte Konzession der Orleans-Gesellschaft ist in folgenden Urkunden enthalten:

1. Uebereinkommen zwischen dem Minister für Ackerbau, Handel und Staatsbauten und dem Verwaltungsrath, vom 11. April 1857;

2. das dem Uebereinkommen beiliegende Bedingnissheft;

3. Gesetz und ein kaiserliches Dekret vom 19. Juni 1857;

4. Uebereinkommen vom 10. Juli 1858 und 11. Juni 1859, Gesetz und Dekret vom 11. Juni 1859;

5. Uebereinkommen und Gesetz vom 11. Juni 1863, Dekret vom 6. Juli 1863.

Die finanziellen Bedingungen sind in dem Uebereinkommen vom 11. April 1857 enthalten, aber durch die späteren Vereinbarungen so vielfach abgeändert worden, dass wir auf die Mittheilung ihres amtlichen Textes um so mehr verzichten, als sie der Sache nach durch die vorstehende Schrift des Herrn Aucoc vollständig erläutert sind.

Wir lassen nur den Wortlaut des Bedingnissheftes, welches nicht nur auf die Orleans-Gesellschaft, sondern fast unverändert auch auf die übrigen fünf grossen Bahngesellschaften Anwendung findet, folgen.

Art. 3. — Ohne vorläufige Genehmigung der Regierung darf keinerlei Arbeit zur Herstellung der Bahnen oder ihres Zubehörs in Angriff genommen werden. Die Entwürfe aller auszuführenden Bauten sind desshalb in doppelter Ausfertigung dem Minister vorzulegen, welcher nöthigenfalls alle von rechtswegen daran vorzunehmenden Abänderungen vorschreiben wird. Eine der beiden Ausfertigungen wird der Gesellschaft mit der ministeriellen Unterschrift zurückgestellt, die andere bleibt in Händen der Regierung.

Nach wie vor der Inangriffnahme steht es der Gesellschaft frei, an den genehmigten Projekten die ihr nützlich scheinenden Abänderungen in Vorschlag zu bringen; aber diese Abänderungen dürfen nur nach erfolgter höherer Genehmigung zur Ausführung gelangen.

Art. 4. — Die Gesellschaft ist ermächtigt, von allen bestehenden, von der Regierung verfassten Plänen, Längenprofilen und Ueberschlägen Abschrift zu nehmen.

Art. 5. — Die Trasse wird für jede Linie oder Bahnstrecke auf Grund folgender Vorlagen festgestellt werden:

1. Ein Uebersichtsplan im Maassstab von 1 : 10,000;

2. Ein Längenprofil im Maassstab von 1 : 5,000 für die Längen und 1 : 1,000 für die Höhen, dessen Höhenkoten auf den Meeresspiegel bezogen und an dessen unterem Rande mittelst drei Horizontallinien folgende Angaben enthalten sind:

Die kilometrischen Entfernungen, vom Anfangspunkt der Linie gemessen;

die Länge und Neigung jedes Gefälls, jeder Steigung;

die Länge der Geraden und Bögen und der Halbmesser der letzteren;

3. eine Sammlung von Querprofilen, wie auch das Normalprofil der Bahn;

4. ein Bericht zur Begründung der wesentlichen Anordnungen des Projekts und eine Baubeschreibung mit tabellarischer Uebersicht der bereits im Längenprofil enthaltenen Neigungs- und Krümmungsverhältnisse.

Die Lage der beabsichtigten Bahnhöfe und Stationen, der übersetzten Wasserläufe und Wege, der beabsichtigten Ueberfahrten, Ober- und Durchfahrten ist sowohl im Plan als im Längenprofil anzugeben, unbeschadet der für jedes dieser Werke vorzulegenden Detailentwürfe.

Art. 6. — Mit den im folgenden Absatz enthaltenen Ausnahmen hat die Grundeinlösung und die Ausführung der Kunstbauten sogleich

für zwei Geleise zu geschehen. Die Erdarbeiten und das Geleise dürfen einspurig, jedoch mit einer gewissen Anzahl von Ausweichen, hergestellt werden.

Auf den Linien von Limoges nach Agen, von Arvant an den Lot, von Périgueux an die Linie Clermont-Montauban, wie auch auf der Zweigbahn nach Rodez, dürfen auch die Grundeinlösung und die Kunstbauten einspurig ausgeführt werden.

Dasselbe gilt für die Bahn von Bourges nach Montluçon und von Toulouse an die Linie Lot-Montauban.

Die Gesellschaft ist übrigens verpflichtet, das zweite Geleise überall herzustellen, wo die Regierung in Folge der Entwicklung des Verkehrs die Unzulänglichkeit des einen Geleises erkannt haben wird.

Die von der Gesellschaft für das zweite Geleise erworbenen Grundstücke dürfen keine anderweitige Bestimmung erhalten.

Art. 7. — Die lichte Spurweite ist auf $1.^{m}44$ bis $1.^{m}45$ festgesetzt. In den zweispurigen Strecken soll zwischen beiden Geleisen eine lichte Breite von 2^{m} bestehen [1]).

Die Breite des Schotterrands, zwischen der äussern Kante des Schienenkopfes und der obern Kante des Schotters gemessen, soll wenigstens 1^{m} betragen.

Am Fusse jeder der beiden Schotterböschungen muss ein 50 Zentimeter breiter horizontaler Absatz angelegt werden.

Ausserdem müssen längs der Bahn die zur Trockenlegung der Geleise und zum Abzug des Wassers nöthig erachteten Gräben und Rinnen ausgeführt werden. Die Dimensionen derselben werden auf Vorschlag der Gesellschaft unter Berücksichtigung der Lokalverhältnisse von der Regierung festgesetzt.

Art. 8. — Der Krümmungshalbmesser der Kurven soll nicht unter 350^{m} betragen. Zwischen Gegenkurven sollen Gerade von wenigstens 100^{m} eingelegt werden [2]).

Die Maximalsteigung ist im Allgemeinen auf 10 Promill, für die Linie Limoges-Périgueux auf 13, für Arvant-Lot, Brive-Lacapelle und die Zweigbahn nach Rodez auf 16 Promill festgesetzt. Jedoch kann unter ausdrücklicher Genehmigung der Regierung auch dieses Maximum überschritten werden.

---

[1]) Bei 60 Millimeter breiten Schienen gibt dies eine Geleisentfernung von $3.^{m}50$ von Mitte zu Mitte. — A. d. H.

[2]) In manchen Fällen sind auch Radien von 200^{m} und Gerade von nur 30^{m} genehmigt worden. — A. d. H.

Zwischen einem Gefäll und einer unmittelbar darauffolgenden Steigung muss bei starken Steigungsverhältnissen eine wenigstens 100^{m} lange Horizontale eingelegt werden.

In den scharfen Kurven soll das Maximalgefäll womöglich gemildert werden.

Die Gesellschaft ist ermächtigt, Abweichungen von dem gegenwärtigen und dem vorhergehenden Artikel in Vorschlag, aber nur nach erfolgter Genehmigung in Anwendung zu bringen.

Art. 9. — Die Zahl, die Ausdehnung und die Lage der Ausweichstationen wird nach Anhörung der Gesellschaft durch die Regierung festgesetzt. Auf den eingeleisig herzustellenden Strecken und Linien des Grand-Central müssen die Ausweichgeleise den vierten Theil der Gesammtlänge betragen [1]).

Die Zahl der Geleise in den Bahnhöfen und Ausweichstationen muss nach Bedürfniss vermehrt werden, nach Maassgabe der von der Regierung nach Anhörung der Gesellschaft zu treffenden Entscheidungen.

Die Zahl und die Lage der Personen- und Frachtenstationen werden auf Vorschlag der Gesellschaft und auf Grund einer besondern öffentlichen Vernahme gleichfalls von der Regierung festgesetzt.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, vor dem Baubeginn der Regierung die Bahnhofprojekte vorzulegen, bestehend aus:

1. Einem Plan im Maassstab von 1 : 500, mit Angabe der Geleise, der Güterkaie, der Gebäude und ihrer inneren Eintheilung, so wie auch der Zufahrtsstrassen;

2. dem Aufriss der Gebäude im Maassstab von 1 : 100;

3. einem Erläuterungsbericht zur Begründung der wesentlichen Anordnungen des Projekts.

Art. 10. — Wenn Reichs- oder Departementalstrassen von der Bahn geschnitten werden, müssen dieselben die Bahn unterfahren oder überbrücken, insofern nicht örtliche Schwierigkeiten, deren Beurtheilung der Regierung zukömmt, im Wege stehen.

Für Vizinal-, Feld- und Privatwege sind Ueberfahrten (*passages à niveau*) geduldet.

Art. 11. — Wo die Bahn von einer Reichs- oder Departementalstrasse oder einem Vizinalweg unterfahren werden soll, wird die lichte

[1]) Auf einigen Linien wurden ungefähr den vierten Theil der Gesammtlänge betragende, grössere Strecken zweispurig ausgeführt. — Später wurde die fragliche Bestimmung aufgehoben. — A. d. H.

Weite der Durchfahrt von der Regierung mit Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse festgesetzt. Aber in keinem Fall darf diese Weite kleiner sein als 8^m für eine Reichsstrasse, 7^m für eine Departementalstrasse, 5^m für eine Vizinalstrasse und 4^m für einen Vizinalweg.

Bei gewölbten Durchfahrten muss die lichte Höhe unter dem Scheitel wenigstens 5^m betragen. Bei Anwendung von horizontalen Trägern aus Holz oder Eisen darf die lichte Höhe nicht kleiner sein als $4.^m30$.

Die lichte Breite zwischen den Brüstungen muss wenigstens 8^m, die Höhe der letzteren, die von der Regierung festgesetzt werden wird, keinesfalls weniger als 80 Zentimeter betragen.

Auf den einspurig anzulegenden Strecken haben die Brücken unter der Bahn eine lichte Breite von wenigstens $4.^m50$ zwischen den Brüstungen zu erhalten.

Art. 12. — Wo die Bahn von einer Reichs- oder Departementalstrasse oder einem Vizinalweg überbrückt werden soll, wird die Breite der Oberfahrt von der Regierung mit Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse festgesetzt; aber in keinem Falle darf diese Breite, zwischen den Brüstungen gemessen, kleiner sein als 8^m für eine Reichsstrasse, 7^m für eine Departementalstrasse, 5^m für eine Vizinalstrasse, 4^m für einen Vizinalweg.

Die Oeffnung der Brücke zwischen den Widerlagern muss wenigstens 8^m und die lichte Höhe über der Oberkante der äusseren Schiene jedes Geleises wenigstens $4.^m80$ betragen.

Auf den einspurig anzulegenden Strecken hat die Oeffnung zwischen den Widerlagern wenigstens $4.^m50$ zu betragen.

Art. 13. — Wo Reichs- oder Departementalstrassen, Vizinal-, Feld- oder Privatwege von der Bahn in gleicher Ebene gekreuzt werden, dürfen die Schienen weder hervorspringend noch vertieft gelegt werden und dem Landfuhrwerk keinerlei Hinderniss bereiten.

Der Kreuzungswinkel der Ueberfahrten darf bei Strassen nicht geringer als 45° sein.

Jede Ueberfahrt muss mit Sperrschranken schliessbar sein und mit einem Wärterhaus versehen werden, wo immer es die Regierung für nützlich hält.

Die Normalpläne der Sperrschranken sind der Regierung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 14. — Wo die Lage oder die Höhe der bestehenden Strassen abzuändern ist, soll die Neigung der neuen Strecken bei Reichs- oder

Departementalstrassen 3 Prozent und bei Vizinalwegen 5 Prozent nicht übersteigen. Jedoch bleibt es dem Ermessen der Regierung anheimgegeben, mit Rücksicht auf die Lokalverhältnisse Abweichungen von dieser Bestimmung, wie auch von jener, betreffend den Kreuzungswinkel der Ueberfahrten (Niveau-Uebergänge), zu gestatten.

Art. 15. — Die Gesellschaft ist verbunden, alle Wasserläufe, welche durch den Bau abgeschnitten, unterbrochen oder berührt werden, auf ihre Kosten wiederherzustellen und zu sichern.

Die zur Uebersetzung der Flüsse, Kanäle und Wasserläufe aller Art nöthigen Brücken und Viadukte müssen auf zweispurigen Bahnen wenigstens 8^m und auf den einspurigen wenigstens $4.^m50$ lichte Breite zwischen den Brüstungen haben. Die Höhe der letzteren wird von der Regierung festgesetzt werden und darf in keinem Falle weniger als 80 Zentimeter betragen.

Die Höhe und die Oeffnung der Brücken und Viadukte wird von Fall zu Fall, je nach der Oertlichkeit, von der Regierung bestimmt.

Art. 16. — Die Bahntunnel müssen auf zweispurigen Bahnen wenigstens 8^m und auf einspurigen wenigstens $4.^m50$ in der Höhe der Schienen und im Lichten breit sein. Ihre lichte Höhe soll im Scheitel 6^m und über der äusseren Schiene jedes Geleises wenigstens $4.^m80$ betragen. Die obere Mündung der Luft- oder Förderschächte muss mit einer 2^m hohen, gemauerten Einfassung umgeben und darf auf keiner Fahrstrasse angelegt werden.

Art. 17. — Bei Kreuzung von schiff- oder flössbaren Wasserläufen hat die Gesellschaft auf ihre Kosten alle Mittel anzuwenden, damit die Schiffahrt und Flösserei während des Baues weder Unterbrechung noch Störung erleide.

Bei Kreuzung von Strassen und sonstigen Verkehrswegen müssen auf Veranlassung und Kosten der Gesellschaft Nothbrücken errichtet werden, wo immer die Aufrechterhaltung oder Bequemlichkeit des Verkehrs es erheischt.

Ehe die bestehenden Verbindungen unterbrochen werden, ist von Seiten der Bezirks-Ingenieure zu erheben, ob die Nothbauten die gehörige Festigkeit besitzen und den Verkehrsbedürfnissen entsprechen.

Der Termin, binnen welchem die definitiven Werke hergestellt sein müssen, wird von der Behörde festgesetzt werden.

Art. 18. — Die Bauausführung muss eine vollkommen solide sein; die Gesellschaft darf also nur Materialien guter Qualität und nach den Regeln der Baukunst verwenden.

Alle Dohlen, Durchlässe, Ober- und Durchfahrten, Brücken und Viadukte sind ohne Unterschied aus Stein oder Eisen herzustellen. In Ausnahmsfällen ist die Ermächtigung der Regierung einzuholen.

Art. 19. — Die Geleise sind solid und aus Materialien guter Qualität herzustellen.

Auf den Hauptgeleisen müssen die Schienen wenigstens 35^{kg} auf's Meter wiegen, falls sie auf Querschwellen, und wenigstens 30^{kg}, falls sie auf Langschwellen ruhen.

Art. 20. — Die Bahn ist mit Mauern, Hecken oder auf andere von der Gesellschaft vorgeschlagene und von der Regierung genehmigte Weise einzufriedigen.

Art. 21. — Alle zur Herstellung der Bahn und ihrer Nebenanlagen, zur Verlegung von Wegen und Wasserläufen und überhaupt auf irgend eine Weise nöthigen Grundstücke sind von der Gesellschaft einzulösen und zu bezahlen.

Alle Entschädigungen für vorübergehende Benützung oder Beschädigung von Grundstücken, für Stillstand, Abänderung oder Zugrunderichtung von Werkstätten und überhaupt für alle durch den Bau verursachten Schäden sind von der Gesellschaft zu leisten.

Art. 22. — Da der Bahnbau eine gemeinnützige Unternehmung ist, so stehen der Gesellschaft für die in ihrer Konzession begriffenen Bauten alle Rechte zu, welche die Gesetze und Verordnungen in Sachen der Staatsbauten, insbesondere zur Expropriation von Grundstücken, zur Gewinnung, Abführung und Lagerung von Materialien, der Regierung selbst verleihen. Dabei ist die Gesellschaft denselben gesetzlichen Obliegenheiten unterworfen wie die Regierung.

Art. 23. — Im Bereiche der Militärgrenzzone und der Festungen hat sich die Gesellschaft sowohl bei der Verfassung als der Ausführung ihrer Projekte allen den Förmlichkeiten und Bedingungen zu unterziehen, welche die Gesetze und Verordnungen für die gemischten Bauten (*travaux mixtes*) vorschreiben.

Art. 24. — Falls die Bahn den Bereich einer Bergwerks-Konzession betritt, so wird die Regierung die geeigneten Mittel vorschreiben, damit der Bergbau nicht durch die Eisenbahn, und umgekehrt die letztere nicht durch den Bergbau gefährdet werde.

Die in Folge des Bahnbaues im Innern der Grube auszuführenden Sicherungsbauten und alle aus dem Bahnbau für die Grubenbesitzer erwachsenden Schäden sind von der Gesellschaft zu tragen.

Art. 25. — Wenn die Bahn auf Gründen anzulegen ist, welche unterirdische Steinbrüche enthalten, so müssen letztere vor der Eröffnung des Verkehrs gehörig ausgefüllt oder versichert werden. Die Regierung wird über die auf Kosten und von der Gesellschaft auszuführenden Arbeiten entscheiden.

Art. 26. — Die Gesellschaft unterwirft sich den Verfügungen, betreffend die Arbeitseinstellung an Sonn- und Festtagen.

Art. 27. — Die Gesellschaft hat die freie Wahl ihres Personales und der Mittel und Wege zur Ausführung ihrer Bauten, untersteht jedoch der Ueberwachung und Kontrolle der Regierung behufs Hintanhaltung jeder Abweichung von dem gegenwärtigen Bedingnisshefte oder von den genehmigten Projekten.

Art. 28. — Wenn der Bau betriebsfähiger Strecken vollendet ist, wird auf Verlangen der Gesellschaft von einem oder mehreren Regierungskommissären zur Prüfung und, eintreffenden Falles, zur vorläufigen Uebernahme jener Strecken geschritten werden.

Auf Grund des aufzunehmenden Protokolles wird die Regierung über die beabsichtigte Eröffnung entscheiden. Im Genehmigungsfalle darf die Gesellschaft den Betrieb eröffnen und die weiter unten festgestellten Fahrsätze einheben. Diese vorläufigen Uebernahmen geschehen jedoch nur unter Vorbehalt einer späteren definitiven Uebernahme (Kollaudirung) der gesammten Bahn.

Art. 29. — Nach der gänzlichen Vollendung des Baues und in dem von der Regierung festzusetzenden Termin hat die Gesellschaft auf ihre Kosten mit den Anrainern zur Vermarkung zu schreiten und einen Katastralplan der Bahn und ihrer Nebenanlagen herzustellen. Auch hat sie auf ihre Kosten, unter Aufsicht eines Regierungskommissärs, eine Beschreibung aller ausgeführten Kunstbauten, nebst einem deren kotirte Zeichnungen enthaltenden Atlas aufzunehmen.

Eine beglaubigte Ausfertigung der Vermarkungs-Protokolle, des Katastralplanes, der Baubeschreibung und des Atlas' ist auf Kosten der Gesellschaft in dem Ministerial-Archiv niederzulegen.

Die von der Gesellschaft nach der ersten Vermarkung zur Befriedigung von Betriebsbedürfnissen später erworbenen Grundstücke, welche ein integrirender Theil der Bahnanlage werden, müssen allsobald besonders vermarkt und auf dem Katastralplan nachgetragen werden. Ebenso soll der Kunstbauten-Atlas auf dem Laufenden erhalten werden [1]).

[1]) Der Art. 29 ist, bis jetzt wenigstens, mit Ausnahme der Vermarkung grösstentheils ein todter Buchstabe geblieben. Freilich ist auch noch kein einziges Gesellschaftsnetz zum vollen Ausbau gelangt. — A. d. H.

II. ABSCHNITT.

Erhaltung und Betrieb.

Art. 30. — Die Bahn und ihre Nebenanlagen sind fortwährend in gutem Zustande zu erhalten, auf dass der Verkehr stets ungehindert und sicher sei.

Die gewöhnlichen Erhaltungsarbeiten sowohl als ausserordentliche Wiederherstellungen sind ganz zu Lasten der Gesellschaft.

Wenn nach Vollendung des Baues die Bahn nicht fortwährend in gutem Zustande erhalten wird, so kann die Regierung auf Kosten der Gesellschaft die geeigneten Maassregeln treffen, ohne Beeinträchtigung der im Art. 40 enthaltenen Bestimmungen.

Die gemachten Auslagen sind mittelst Anweisungen durch den Präfekten einzutreiben.

Art. 31. — Die Gesellschaft ist verbunden, eine hinlängliche Anzahl von Bahnwärtern aufzustellen, sowohl zur Sicherung des Bahnbetriebes als des Landverkehres auf den Strassen- und Wegüberfahrten.

Art. 32. — Die Lokomotiven sind nach den bewährtesten Systemen zu erbauen. Sie müssen ihren Rauch verbrennen und allen bestehenden oder zu erlassenden Bestimmungen in Betreff der Inbetriebsetzung von Dampfmaschinen entsprechen.

Die Personenwägen müssen gleichfalls nach den besten Systemen konstruirt sein und allen in Betreff des Personentransportes auf Eisenbahnen bestehenden oder zu erlassenden Bestimmungen Genüge thun. Sie sollen auf Federn ruhen und mit Sitzen ausgestattet sein.

Es müssen deren wenigstens drei Klassen bestehen.

Die Wägen erster Klasse müssen gedeckt, ausgepolstert und mit Fenstern schliessbar sein.

Die Wägen zweiter Klasse müssen gedeckt, mit Fenstern schliessbar und mit gepolsterten Sitzen versehen sein.

Die Wägen dritter Klasse müssen gedeckt, mit Fenstern schliessbar und mit Lehnbänken versehen sein.

Im Innern jeder Wagenabtheilung muss die Zahl der darin enthaltenen Plätze angeschrieben sein.

Die Regierung kann verlangen, dass in den Personenzügen eine Wagenabtheilung jeder Klasse für alleinreisende Frauen bestimmt werde.

Der gesammte Fahrpark und alle seine Theile müssen bestens konstruirt und fortwährend im besten Zustand erhalten sein.

Art. 33. — Die zur polizeilichen und technischen Sicherung des Bahnbetriebes nothwendigen Maassregeln werden nach Anhörung der Gesellschaft auf dem Verordnungswege getroffen werden.

Die Gesellschaft hat alle durch die Ausführung dieser Verordnungen veranlassten Kosten zu tragen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, ihre Betriebs-Dienstvorschriften der Regierung zur Genehmigung vorzulegen.

Die erwähnten Verordnungen und Vorschriften werden auch für jene Gesellschaften, welchen Zweigbahn-Konzessionen ertheilt werden sollten und überhaupt für Jedermann, der sich der Bahn zu bedienen hat, verbindlich sein.

Die Minimal- und Maximal-Geschwindigkeit der Personen-, Güter- und Postzüge und die Dauer ihrer Fahrt wird auf Vorschlag der Gesellschaft von dem Minister festgesetzt.

Art. 34. — In Allem, was sich auf Erhaltung und Wiederherstellung der Bahn und ihrer Nebenanlagen, die Erhaltung des Fahrparks und den Bahnbetrieb bezieht, ist die Gesellschaft der Aufsicht und Kontrolle der Regierung unterworfen.

So oft sie es für gut findet, kann die Regierung ausser ihrem gewöhnlichen Aufsichtspersonal einen oder mehrere ausserordentliche Kommissäre entsenden, um den Zustand der Bahn, ihres Zubehörs und des Betriebsmateriales zu prüfen und zu erheben.

III. ABSCHNITT.

Dauer, Rückkauf und Verwirkung der Konzession.

Art. 35. — Die Dauer der Konzession für die im Art. 1 erwähnten Linien ist 99 Jahre, vom 1. Jänner 1858 an gerechnet bis zum 31. Dezember 1956.

Art. 36. — Nach Ablauf dieser Periode gehen alle auf die Bahn und ihr Zubehör bezüglichen Rechte der Gesellschaft ohne Weiteres auf den Staat über, welcher sofort in den Genuss aller Einkünfte tritt.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, ihm die Bahn mit all' ihren unbeweglichen Nebenanlagen, als: Bahnhofs- und Stationsgebäuden, Schuppen, Heizhäusern und Werkstätten, Wärterhäusern u. s. w., in gutem Zustande zu übergeben. Dasselbe gilt auch für die unbewegliche Bahnausrüstung, als: Einfriedigungen und Barrièren, Geleise, Wechsel, Drehscheiben, Wasserstationen, Krahne, stehende Maschinen u. s. w.

Während der fünf letzten Betriebsjahre vor Ablauf der Konzession hat der Staat das Recht, die Bahnerträgnisse in Beschlag zu nehmen und sie auf Instandsetzung der Bahn und ihres Zugehörs zu verwenden, falls die Gesellschaft dieser Pflicht nicht selbst nachkommen sollte.

Das bewegliche Eigenthum, als: Fahrpark, Brennmaterialien und Vorräthe aller Art, Bahnhofs-Mobilien, Geräthschaften, Werkzeuge in den Bahnhöfen und Werkstätten, muss auf Verlangen der Gesellschaft von dem Staate nach einer von Sachverständigen durchzuführenden Schätzung übernommen werden. Und umgekehrt ist auf Verlangen des Staates die Gesellschaft verbunden, ihm jene Gegenstände auf dieselbe Art zu überlassen.

Vorräthe für eine mehr als sechsmonatliche Betriebszeit kann jedoch der Staat bei der Uebernahme ablehnen.

Art. 37. — Nach Ablauf der ersten 15 Konzessionsjahre kann der Staat jederzeit die Konzession des gesammten Bahnnetzes einlösen.

Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträge der Gesellschaft während der dem Einlösungsjahre vorausgegangenen sieben Jahre erhoben, davon die Reinerträge der zwei ungünstigsten Jahre ausgeschieden und der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

Dieser Durchschnittsbetrag ist der Gesellschaft als Jahresrente bis zum Ablauf der Konzessionsdauer zu bezahlen.

In keinem Falle jedoch darf diese Jahresrente niedriger sein als der Reinertrag des letzten der sieben der Berechnung zu Grunde gelegten Jahre.

Ausserdem sind der Gesellschaft die ihr laut Art. 36 nach Ablauf der Konzession zukommenden Ersätze spätestens drei Monate nach erfolgter Einlösung zu bezahlen.

Art. 38. — Die Gesellschaft hat aus Anlass der neukonzedirten Linien keine Kaution zu leisten.

Art. 39. — Wenn von der Gesellschaft die im Art. 2 festgesetzten Termine nicht eingehalten, oder die ihr durch das gegenwärtige

Bedingnissheft auferlegten Verpflichtungen verletzt werden sollten, so verwirkt sie ihre Konzession, und es wird, zum Behufe der Fortsetzung und Vollendung des Baues sowie der Erfüllung der übrigen Verbindlichkeiten der Gesellschaft, eine Offertverhandlung ausgeschrieben und zwar auf Grund einer Schätzung der ausgeführten Bauten, der vorräthigen Materialien und der bereits in Betrieb gesetzten Bahnstrecken.

Dabei können die Angebote auch niedriger sein als der ausgeschriebene Schätzungspreis.

Die neue Gesellschaft hat das gegenwärtige Bedingnissheft zu übernehmen und der verdrängten Gesellschaft den durch die Offertverhandlung erzielten Preis zu entrichten.

Falls die eröffnete Offertverhandlung resultatlos bleiben sollte, so würde nach drei Monaten eine zweite Offertverhandlung ausgeschrieben. Bliebe auch diese erfolglos, so würde die Gesellschaft aller ihrer Rechte verlustig erklärt, und die von ihr hinterlassenen Bauten, Materialvorräthe und Betriebsstrecken gingen einfach in den Besitz des Staates über.

Art. 40. — Sollte der Bahnbetrieb ganz oder theilweise eingestellt werden, so würde die Regierung sogleich auf Gefahr und Kosten der Gesellschaft die geeigneten Maassregeln ergreifen, um provisorisch den Verkehr herzustellen.

Falls binnen drei Monaten, von der Errichtung des provisorischen Dienstes an, die Gesellschaft nicht nachzuweisen vermöchte, dass sie in der Lage sei, den Betrieb wieder zu übernehmen, und falls sie ihn nicht thatsächlich übernommen hätte, so könnte die Konzessionsverwirkung von dem Minister ausgesprochen werden. Nach erfolgtem Ausspruch würde sodann, nach Maassgabe des vorhergehenden Artikels, die Offertverhandlung eingeleitet.

Art. 41. — Die Bestimmungen der drei vorhergehenden Artikel würden nur dann ihre Wirksamkeit verlieren, wenn die Konzessionäre im Stande wären, einen Fall höherer Gewalt nachzuweisen.

IV. ABSCHNITT.

Tarife und Bedingungen des Personen- und Gütertransportes.

Art. 42. — Um die Gesellschaft für die ihr durch das gegenwärtige Bedingnissheft auferlegten Bauten und Auslagen zu entschädigen, und unter der ausdrücklichen Bedingung, dass dieselbe allen ihren Obliegenheiten pünktlich nachkomme, ertheilt ihr die Regierung das Recht, während der ganzen Dauer der Konzession folgende Sätze für Bahngeld und Verfrachtung zu erheben:

TARIF.	Preise in Centimes. Bahngeld.	Fracht.	Zusammen.
1. Der Kopf und das Kilometer.			
Schnell-Fahrt (*Grande vitesse* [1]).			
Personen, in 1. Klasse	6·7	3·3	10·0
„ „ 2. „	5·0	2·5	7·5
„ „ 3. „	3·7	1·8	5·5
Kinder . . .			
Langsam-Fahrt (*Petite vitesse*).			
Ochsen, Kühe . . .			
2. Die Kilometer-Tonne.			
Schnell-Fahrt.			
Austern — Fische — Reisegepäck-Ueberschüsse u. s. w.	20	16	36
Langsam-Fahrt.			
1. Klasse. Branntwein, Oel u. s. w. . . .	9	7	16
2. „ Getreide, Mehl, Wein u. s. w. . .	8	6	14
3. „ Steinkohle, Mergel, Kalk u. s. w.	6	4	10
Spezial-Tarif A [2]) . . .			

In den oben angegebenen Preisen für die Schnell-Fahrt ist der Steuerzuschlag nicht inbegriffen.

---

[1]) Dieser Ausdruck ist nicht im Sinne von „Schnellzügen" zu verstehen. Für Personen besteht bekanntlich in Frankreich (ungeschickter Weise) nur ein Tarif, ohne Rücksicht auf die Schnelligkeit der Züge. — A. d. H.

[2]) Wir verzichten um so mehr, diesen mehrere Seiten langen Tarif hier vollständig wiederzugeben, als die Klassifikation mehrfache Abänderungen erlitten hat. — A. d. H.

Es ist ausdrücklich bedungen, dass der Frachtpreis nur dann von der Gesellschaft erhoben werden darf, wenn sie selbst die Verfrachtung mit ihrem Wagenpark und auf ihre Kosten bewerkstelligt; im Gegenfall hat sie nur das Bahngeld zu beanspruchen [1]).

Die Gebühren werden nach der Anzahl der durchlaufenen Kilometer erhoben, wobei ein angefangenes Kilometer vollgezählt wird.

Wenn die Entfernung weniger als 6 Kilometer beträgt, so werden gleichwohl 6 Kilometer berechnet.

Die Gewichte werden sowohl für die Schnell-Fahrt als die Langsam-Fahrt nur bis zu Hundertel-Tonnen, d. h. 10 Kilogramm gerechnet, so dass ein Gewicht von 0 bis 10 Kilogramm wie 10 Kilogramm, ein Gewicht von 10 bis 20 Kilogramm wie 20 Kilogramm u. s. w. zu zahlen hat.

Eine Ausnahme von dieser Regel findet nur für Reisegepäck-Uebergewicht und Eilgüter statt, welche nach folgenden Abschnitten zu berechnen sind: 1. Von 0 bis 5 Kilogramm; 2. über 5 bis 10 Kilogramm; 3. bei mehr als 10 Kilogramm untheilbare Stufen von 10 zu 10 Kilogramm.

So gering auch die wirkliche Entfernung sein mag, so ist sowohl bei der Schnell-Fahrt als bei der Langsam-Fahrt die zu erhebende Minimalgebühr für irgend welche Versendung auf 40 Centimes festgesetzt.

So oft der Preis des Hektoliters Getreide auf der Normalschranne der Stadt Gray bis auf 20 Franken oder darüber steigt, hat die Regierung das Recht, zu verlangen, dass der Tarif für Getreide, Reis, Mais, Mehl und Hülsenfrüchte das Maximum von 7 Centimes die Kilometer-Tonne (Bahngeld inbegriffen) nicht übersteige.

Art. 43. — Sofern die Regierung nicht eine ausserordentliche und jedenfalls widerrufbare Ermächtigung ertheilt, muss jeder fahrplanmässige Personenzug eine hinreichende Anzahl von Plätzen jeder Klasse enthalten, um alle an den Schaltern erscheinenden Personen befördern zu können.

Die Gesellschaft ist ermächtigt, in jedem Personenzug Wägen mit aussergewöhnlichen Abtheilungen laufen zu lassen, für welche mit Genehmigung der Regierung Ausnahmsgebühren erhoben werden dürfen; allein die Zahl dieser Ausnahmsplätze darf das Fünftel der gesammten Personenplätze in jedem Zuge nicht übersteigen.

---

[1]) Bezieht sich auf die Voraussetzung, dass die Bahn auch von Zügen fremder Gesellschaften werde befahren werden. — A. d. H.

Art. 44. — Jeder Fahrgast hat 30 Kilogramm Freigewicht. Nichtzahlende, kleine Kinder sind jedoch von dieser Vergünstigung ausgeschlossen, und für Kinder zu halbem Tarif ist das Freigewicht auf 20 Kilogramm herabgesetzt.

Art. 45. — Thiere, Waaren und Gegenstände aller Art, welche in dem Tarif nicht erwähnt sind, sind in Betreff der Frachtsätze nach Analogie zu behandeln.

Derartige Einreihungen können vorläufig von der Gesellschaft gemacht, müssen aber unverzüglich der Regierung zur endgiltigen Entscheidung vorgelegt werden.

Art. 46. — Die im Tarif enthaltenen Sätze für Bahngeld und Fracht sind auf untheilbare Massen von mehr als 3 Tonnen nicht anwendbar. Untheilbare Massen von 3 bis 5 Tonnen dürfen zwar von der Gesellschaft nicht zurückgewiesen werden, unterliegen aber einem um die Hälfte höheren Tarife.

Die Gesellschaft ist nicht verbunden, untheilbare Massen von mehr als 5 Tonnen zu befördern. Wenn sie dennoch welche annimmt, so muss sie wenigstens drei Monate lang Jedermann auf Begehren dieselben Erleichterungen gewähren und die betreffende Frachtgebühr der Regierung zur Genehmigung vorlegen.

Art. 47. — Die im Tarif enthaltenen Sätze finden keine Anwendung:

1. auf solche Waaren und Gegenstände, die im Tarif nicht namentlich aufgeführt sind und deren Kubikmeter nicht wenigstens 200 Kilogramm wiegt;

2. auf entzündliche und knallbare Stoffe, auf gefährliche Thiere und Gegenstände, für welche besondere Polizeivorschriften bestehen;

3. auf Thiere von mehr als 5000 Franken ausgesprochenem Werth;

4. auf Gold und Silber, sei es in Zainen, oder gemünzt, oder verarbeitet, auf belegte Gold- und Silberwaaren, auf Quecksilber und Platina, auf Geschmeide, Spitzen, Edelsteine, Kunst- und Werthsachen; und

5. im Allgemeinen auf alle Packete, Frachtstücke oder Reisegepäck, deren Gewicht 40 Kilogramm nicht übersteigt [1]).

Auf mehrere Packete jedoch, welche zusammen mehr als 40 Kilogramm wiegen und von einer Person an eine Person ge-

[1]) Diese Beschränkung ist im Interesse der Bahnanstalt, weil die tarifmässige Fahrgebühr für ganz kleine Packete gar zu niedrig wäre. — A. d. H.

sendet werden, finden die Tarifsätze Anwendung. Dasselbe gilt im Falle von Uebergewicht für Reisegepäckstücke.

Die im vorhergehenden Absatz in Betreff der kleinen Frachtstücke enthaltene Bestimmung darf aber von Eil- und Frachttransport-Unternehmern und sonstigen Mittelspersonen nur in dem Falle benützt werden, wenn die von ihnen versendeten Artikel thatsächlich als ein einziges Frachtstück verpackt sind.

Die auf die fünf oben aufgezählten Fälle anwendbaren Frachtsätze werden alljährlich für die Schnell-Fahrt wie die Langsam-Fahrt auf Vorschlag der Gesellschaft von der Regierung festgesetzt.

Die Transportpreise für die unter Punkt 5 erwähnten Packete und Frachtstücke sind derart zu berechnen, dass ein weniger als 40 Kilogramm wiegendes Stück in keinem Fall mehr zu bezahlen hat, als ein gleichartiges, mehr als 40 Kilogramm wiegendes.

Art. 48. — Sollte sich die Gesellschaft veranlasst finden, die durch den Tarif bestimmten Sätze für die ganze Bahn oder eine Strecke, mit oder ohne Bedingung, herabzusetzen, so dürfen die herabgesetzten Preise für den Personentransport erst nach drei Monaten und für den Gütertransport erst nach Jahresfrist wieder gesteigert werden.

Jede von der Gesellschaft beabsichtigte Tarifänderung muss wenigstens einen Monat vorher verlautbart werden.

Die Einhebung der abgeänderten Tarifsätze kann erst nach erfolgter Beistimmung der Regierung auf Grund der Verordnung vom 15. November 1846 erfolgen.

Die Einhebung der Tarifsätze hat ohne Unterschied der Person und ohne irgend welche Begünstigung zu geschehen.

Jedes besondere Abkommen behufs Herabsetzung der genehmigten Tarife zu Gunsten eines oder mehrerer Absender ist ausdrücklich verboten. Eine Ausnahme hievon erleiden nur die zwischen der Regierung und der Gesellschaft zu Gunsten öffentlicher Dienstzweige zu vereinbarenden Bestimmungen und die etwa von der Gesellschaft Nothleidenden gewährten Nachlässe.

Die Tarifherabsetzungen sind proportional auf das Bahngeld und den Frachtsatz zu vertheilen.

Art. 49. — Die Gesellschaft ist verpflichtet, die ihr anvertrauten Reisenden, Thiere, Waaren und Gegenstände aller Art stets mit Sorgfalt, Pünktlichkeit und ohne Verzug, aber auch ohne Begünstigung zu befördern.

Die Frachtstücke, Thiere und Gegenstände aller Art sind in der Aufgabs- und Ankunftsstation der Reihe nach in besondere Bücher

einzutragen. In der Aufgabsstation muss auch der gesammte Transportpreis gebucht werden.

Güter nach einunddemselben Bestimmungsort müssen in der Reihenfolge, in welcher sie in der Aufgabsstation eingeschrieben sind, befördert werden.

Auf Verlangen des Versenders muss für jede Güterversendung ein Frachtbrief in doppelter Ausfertigung, die eine für den Versender, die andere für die Gesellschaft, ausgestelllt werden. Falls vom Versender kein Frachtbrief begehrt würde, müsste ihm von der Gesellschaft wenigstens ein Empfangschein mit Angabe der Beschaffenheit und des Gewichtes des Frachtstückes, des Frachtpreises und der Lieferfrist ausgestellt werden.

Art. 50. — Thiere, Waaren, Güter und Gegenstände aller Art müssen in den nachstehend bezeichneten Fristen von Bahnhof zu Bahnhof abgeliefert werden:

1. Thiere, Waaren, Güter und Gegenstände aller Art mittelst Schnell-Fahrt müssen mit dem nächsten, nach dem Bestimmungsort abgehenden, alle Wagenklassen enthaltenden Personenzug befördert werden, vorausgesetzt, dass ihre Einschreibung wenigstens 3 Stunden vor Abfahrt des besagten Zuges verlangt worden ist.

Zwei Stunden nach dem Eintreffen des Zuges müssen dieselben den Empfängern im Bahnhof zur Verfügung gestellt werden.

2. Thiere, Waaren, Güter und Gegenstände aller Art mittelst Langsam-Fahrt müssen binnen 24 Stunden nach der Aufgabe befördert werden; doch steht es der Regierung zu, diese Frist auf das Doppelte zu erstrecken.

Die Grenze der Fahrzeit wird von der Regierung auf Vorschlag der Gesellschaft festgesetzt, darf jedoch 24 Stunden für je eine Bahnstrecke von 125 Kilometer nicht übersteigen.

Die Frachtstücke sind den Empfängern binnen 24 Stunden nach ihrem Eintreffen im Bahnhof zur Verfügung zu stellen.

Für die Gesellschaft ist nur die aus den drei vorstehenden Absätzen erfolgende Gesammtfrist verbindlich.

Mit Genehmigung des Ministers kann der Tarif der Langsam-Fahrt für diejenigen Versender, welche sich längere Lieferfristen gefallen lassen, herabgesetzt werden.

Auch kann für den Güterverkehr auf Vorschlag der Gesellschaft eine zwischen der Lieferfrist bei Schnell- und jener bei Langsam-Fahrt in der Mitte stehende Lieferfrist, verbunden mit einem entsprechenden mittleren Tarife, festgestellt werden.

Die Eröffnungs- und Schliessungsstunden der Bahnhöfe und Stationen im Sommer und Winter, wie auch die näheren Bestimmungen, betreffend die in grossen Städten mit den Nachtzügen anlangenden Marktwaaren, werden durch die Regierung festgesetzt.

Die Uebergabs- und Uebernahmsfristen beim Uebergang von einem Gesellschafts-Bahnnetz auf's andere werden von der Regierung auf Vorschlag der Gesellschaft bestimmt.

Art. 51. — Die in dem Tarife nicht erwähnten Nebengebühren für Einschreibung, Auf- und Abladen, Lagerung in den Höfen und Güterschuppen u. s. w. werden alljährlich von der Regierung auf Vorschlag der Gesellschaft festgesetzt.

Art. 52. — Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Zustellung aller ihr übergebenen Sachen und Güter im Wohnsitze der Empfänger entweder selbst oder unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit durch Mittelspersonen zu besorgen.

Dieser Verbindlichkeit ist die Gesellschaft jedoch enthoben: ausserhalb der städtischen Mauthbezirke (*octroi*), ferner in Ortschaften von weniger als 5000 Einwohnern und endlich auch für Ortschaften, die zwar 5000 Einwohner haben, aber mehr als 5 Kilometer von der Eisenbahnstation entfernt liegen.

Die entsprechenden Gebühren werden auf Vorschlag der Gesellschaft von der Regierung festgesetzt und sind für Jedermann gleich verbindlich.

Den Versendern sowohl als den Empfängern bleibt es aber unbenommen, die Auflieferung sowohl als die Abholung selbst oder auf eigene Kosten zu bewerkstelligen.

Art. 53. — Unter Beziehung auf den Art. 14 des Gesetzes vom 15. Juli 1845 [1]) ist es der Gesellschaft untersagt, ohne besondere Ermächtigung der Regierung, mittelbar oder unmittelbar mit andern Personen- oder Gütertransport-Unternehmern zu Land und zu Wasser

---

[1]) Die betreffenden Artikel dieses Bahnpolizei-Gesetzes lauten:

Art. 12. — Wenn der Konzessionär oder der Pächter eines Eisenbahnbetriebes gegen die Bestimmungen seines Bedingnissheftes oder gegen die in Ausführung desselben erfolgten Erlässe betreffs der Schiffahrt, des Verkehrs auf Reichs-, Departemental-, oder Vizinalstrassen, oder betreffs des freien Wasserabflusses verstösst, so wird von Seiten der Strassen- und Brückeningenieure oder der Bergingenieure oder der beeidigten Strassen- und Bergkondukteure oder Aufseher (d. h. des gesammten technischen Personales des Staates. — A. d. H.) über das Vergehen protokollirt.

Art. 14. — Die im Art. 12 erwähnten Vergehen werden mit Geldstrafen von 300 bis 3000 Franken bestraft. — A. d. H.

unter irgend einer Form Uebereinkommen abzuschliessen, welche nicht allen in derselben Verkehrsrichtung bestehenden Unternehmungen in gleichem Maasse zu Statten kämen.

In Ausführung des obigen Art. 33 wird die Regierung die nothwendigen Maassregeln vorschreiben, um die verschiedenen Transportanstalten in ihren Beziehungen zu der Eisenbahn vollkommen gleich zu stellen.

V. ABSCHNITT.

Bestimmungen, betreffend einige öffentliche Dienste.

Art. 54. — Militäre und Seeleute, welche von Diensteswegen einzeln oder truppenweise reisen, auch falls sie sich auf Urlaub begeben oder nach ihrer Entlassung heimkehren, haben nur den vierten Theil des Tarifes zu bezahlen, und zwar für sich selbst sowohl als für ihre Pferde und Gepäck.

Falls die Regierung Truppen und Kriegs- oder Seematerial auf einen Punkt des Bahnnetzes zu senden hat, ist die Gesellschaft verpflichtet, ihr sogleich zum halben Tarife alle ihre Transportmittel zur Verfügung zu stellen.

Art. 55. — Die mit der Ueberwachung und Kontrolle der Bahn betrauten Beamten und Bediensteten sind in den Zügen unentgeltlich zu befördern.

Dieselbe Berechtigung steht dem behufs Steuereinhebung mit der Ueberwachung der Bahn beauftragten Steuer- und Zollpersonale zu.

Art. 56. — Für den Brief- und Packet-Postdienst gilt Folgendes:

a) In jedem fahrplanmässigen Personen- und Güterzug hat die Gesellschaft zur Aufnahme der Briefe, Packete und der betreffenden Postbeamten zwei Wagenabtheilungen zweiter Klasse zur Verfügung zu stellen.

b) Wenn in Folge des Umfanges der Packete oder der Dienstverrichtung die zwei Wagenabtheilungen mit je zwei Sitzen nicht mehr ausreichen und ein besonderer Postwagen nothwendig wird, so hat die Beförderung des letzteren gleichfalls unentgeltlich zu geschehen.

Wenn die Gesellschaft eine Abänderung ihres Fahrplans beabsichtigt, ist die Postverwaltung wenigstens 14 Tage vorher davon in Kenntniss zu setzen.

c) Ein besonderer regelmässiger Zug, „täglicher Postzug" genannt, ist alltäglich auf dem ganzen Bahnnetze hin und her unentgeltlich zur Verfügung des Finanzministers zu stellen.

d) Der Bereich dieses Zuges, seine Abfahrts- und Ankunftszeit bei Tag oder bei Nacht, seine Geschwindigkeit und sein Aufenthalt in den Zwischenstationen werden nach Anhörung der Gesellschaft von dem Minister für Ackerbau, Handel und Staatsbauten gemeinschaftlich mit dem Finanzminister festgesetzt.

e) Ausser diesem Zuge können täglich noch ein oder mehrere Züge verlangt werden, deren Fahrt auf dieselbe Weise festgestellt wird, für welche aber die Gesellschaft folgende Vergütungen zu beanspruchen hat: 75 Centimes auf das Kilometer für den ersten Wagen und 25 Centimes für jeden folgenden Wagen.

f) In jeden dieser Postzüge darf die Gesellschaft Wägen beliebiger Klasse zur Beförderung von Personen und Gütern für eigene Rechnung einstellen.

g) Die Gesellschaft ist nicht verbunden, Postzüge einzuleiten oder ihre Fahrt abzuändern, wenn sie nicht wenigstens 14 Tage vorher dazu die entsprechende Weisung erhalten hat.

h) Wenn jedoch die Postverwaltung einen ausserordentlichen Separatzug bei Tag oder bei Nacht zu verlangen in die Lage kommt, so muss derselbe unter Befolgung der bestehenden Dienstvorschriften unverzüglich angeordnet werden. Die Kosten solcher Züge werden nachhinein entweder gütlich zwischen der Regierung und der Gesellschaft oder schiedsrichterlich festgesetzt.

i) Die Postverwaltung wird die für ihren Dienst speziell bestimmten Wägen auf eigene Kosten bauen lassen und ihre Form und Dimensionen bestimmen. Dabei unterliegen jedoch die mit der Regelmässigkeit und Sicherheit des Betriebes in Bezug stehenden Einrichtungen der Genehmigung des Ministers für Ackerbau, Handel und Staatsbauten. Diese Wägen müssen auf Untergestellen ruhen und dürfen beladen nicht mehr als 8 Tonnen schwer sein. Die Postverwaltung hat sie auf eigene Kosten zu erhalten, jedoch mit Ausschluss der Untergestelle und Räder, deren Instandhaltung der Gesellschaft obliegt.

k) Die Gesellschaft hat für Beförderung von Land-Postwägen oder von reparaturbedürftigen Bahn-Postwägen auf Untergestellen keine weitere Vergütung als die vorstehend festgesetzte zu beanspruchen.

l) Die mittlere Geschwindigkeit der der Postverwaltung zur Verfügung gestellten Züge darf nicht unter 40 Kilometer in der Stunde betragen, Aufenthalt inbegriffen. Die Regierung wird jedoch eine ge-

ringere Geschwindigkeit zugestehen, wo es starke Steigungen oder scharfe Kurven mit sich bringen, dagegen aber auch eine grössere Geschwindigkeit beanspruchen, falls einmal die Gesellschaft bei ihren eigenen Zügen eine grössere Schnelligkeit erzielen sollte.

m) Die Gesellschaft ist verpflichtet, in ihre Personenzüge unentgeltlich jeden Postbeamten zuzulassen, der laut eines von der Generaldirektion der Posten in Paris ausgestellten Dienstbefehles eine ausserordentliche Reise zu machen hat. Solche Postbeamte haben Anspruch auf Plätze zweiter Klasse, oder in Ermanglung derselben erster Klasse.

n) An jedem Endpunkte der Bahn sowohl als in den von der Postverwaltung bezeichneten Haupt-Zwischenstationen ist die Gesellschaft verpflichtet, der Postverwaltung einen zur Errichtung von Amtsstuben oder von Schuppen zum Ein- und Ausladen der Land-Postwägen geeigneten Platz anzuweisen. Die Ausdehnung dieser Plätze soll in den Provinz-Bahnhöfen nicht mehr als 64 Quadratmeter und in Paris nicht mehr als das Doppelte betragen.

o) Von diesen Räumen ist der Gesellschaft eine gütlich oder schiedsrichterlich festzusetzende Miethe zu bezahlen.

p) Dieselben sind so zu wählen, dass die daselbst auf Kosten der Postverwaltung zu errichtenden Gebäude dem Bahndienste auf keine Weise hinderlich sind.

q) Die Postverwaltung behält sich vor, auf eigene Kosten, ohne Entschädigung, aber auch ohne Verantwortlichkeit für die Gesellschaft, und ohne dass daraus eine Behinderung des Eisenbahndienstes erwachse, Pfosten und Apparate zum Austausch von Briefschaften mit nicht anhaltenden Zügen aufzustellen.

r) Die mit der Aufsicht oder mit der Beförderung der Poststücke betrauten Postbeamten und Diener haben unter Beobachtung der bahnpolizeilichen Vorschriften freien Zutritt in die Bahnhöfe und Stationen.

Art. 57. — Die Gesellschaft ist verpflichtet, die zum Transport der Angeschuldigten, Angeklagten oder Verurtheilten bestimmten Land- oder Bahn-Zellenwägen nach erfolgter Aufforderung sofort mit den gewöhnlichen Personenzügen zu befördern.

Die zu diesem Dienste bestimmten Wägen sind auf Kosten des Staates oder der Departements in der nach Anhörung der Gesellschaft von dem Minister des Innern und dem Minister für Ackerbau, Handel und Staatsbauten im Einvernehmen zu genehmigenden Form und Grösse zu bauen.

Für die in den Zellenwägen fahrenden Beamten, Wärter und

Gefangenen ist nur die Hälfte des gesetzlichen Tarifes dritter Klasse zu entrichten. Die darin mitfahrenden Gendarmen zahlen nur ein Viertel des Tarifes.

Die Beförderung der Wägen selbst (Bahn- und Landwägen) geschieht unentgeltlich.

Falls die Regierung die Wägen der Gesellschaft zum Gefangenentransport benützen wollte, hätte letztere eine oder mehrere Wagenabtheilungen zweiter Klasse mit je zwei Sitzen, und zwar zum Preise von 20 Centimes für jede Abtheilung und jedes Kilometer, zur Verfügung zu stellen.

Die vorstehenden Bestimmungen gelten auch für junge Uebertreter, welche von der Regierung in Erziehungsanstalten untergebracht werden sollen.

Art. 58. — Die Regierung behält sich vor, zur Herstellung von Telegrafenlinien, jedoch ohne Eintrag für den Bahndienst, alle nöthigen Einrichtungen längs der Bahn zu treffen.

In den später zu bezeichnenden Bahnhöfen und Stationen ist auf Verlangen der Telegrafen-Verwaltung der zur Erbauung von Telegrafen-Bureaux nebst Zugehör nöthige Grund zur Verfügung zu stellen.

Die Gesellschaft ist verbunden, durch ihr Personal die Telegrafenleitung und Apparate zu überwachen und über alle eintretenden Gebrechen und ihre etwaigen Ursachen zu berichten. Abgerissene Drähte sind nach den zu erlassenden Vorschriften von dem Bahnpersonal vorläufig wieder zusammenzuknüpfen.

Das Telegrafen-Personal hat das Recht, im Dienste unentgeltlich zu reisen.

Im Falle einer Unterbrechung der Leitung oder eines sonstigen schweren Unfalles ist dem Telegrafen-Inspektor der betreffenden Linie unverzüglich eine Lokomotive zur Verfügung zu stellen, um ihn mit seinen Leuten und Materialien an Ort und Stelle zu bringen. Diese Fahrt ist unentgeltlich, muss aber derart bewerkstelligt werden, dass der fahrplanmässige Dienst auf keine Weise leide.

Falls in Folge von Bahnarbeiten Telegrafenstangen, Drähte oder Apparate versetzt werden müssen, wird die Verlegung von der Telegrafen-Verwaltung auf Kosten der Gesellschaft bewerkstelligt.

Der Minister für Ackerbau, Handel und Staatsbauten kann im Einvernehmen mit dem Minister des Innern die Gesellschaft ermächtigen, beziehungsweise verhalten, dass zur Beförderung der zur

Sicherheit und Regelmässigkeit des Bahnbetriebes nothwendigen Signale auf Kosten der Bahn ein eigener Telegraf längs derselben hergestellt werde.

Wenn eine Staats-Telegrafen-Leitung längs der Bahn besteht, so kann die Gesellschaft durch den Minister des Innern ermächtigt werden, ihre Drähte an den dem Staate gehörigen Stangen zu befestigen.

Die Gesellschaft hat sich allen die Herstellung und Benützung von Telegrafen betreffenden Verordnungen zu unterwerfen und die Kosten der von der Regierung auszuübenden Ueberwachung zu tragen.

VI. ABSCHNITT.

Verschiedene Bestimmungen.

Art. 59. — Wenn die Regierung den Bau neuer, die gesellschaftlichen Linien durchschneidender Reichs-, Departemental- oder Vizinalstrassen, Eisenbahnen oder Kanäle beschliesst oder gestattet, so kann sich die Gesellschaft dem Bau derselben nicht widersetzen; allein es müssen alle Vorkehrungen getroffen werden, damit der Gesellschaft daraus keinerlei Kosten erwachsen und ihr Bau- oder Betriebsdienst auf keine Weise beeinträchtigt werde.

Art. 60. — Die Gesellschaft kann keinerlei Entschädigung beanspruchen, wenn später, sei es in der Nähe der ihr konzedirten Bahnen oder in welch' immer einer Gegend, Strassen, Kanäle, Eisenbahnen oder Schiffahrtsanstalten zur Ausführung gelangen.

Art. 61. — Die Regierung behält sich ausdrücklich vor, neue, von den Linien der gegenwärtigen Konzession abzweigende oder ihre Verlängerung bildende Eisenbahnen zu konzediren.

Die Gesellschaft darf diesen neuen Linien keinerlei Hindernisse in den Weg legen und ihretwegen keinerlei Entschädigung verlangen, soferne daraus kein Hinderniss für den Betrieb und keine besonderen Auslagen für die Gesellschaft erwachsen.

Die Konzessionäre dieser Zweig- oder Verlängerungsbahnen sind befugt, unter Bezahlung der oben festgesetzten Tarife und unter Beobachtung aller bestehenden oder zu erlassenden Verordnungen, ihre Personen- und Güterwägen und Lokomotiven auf den Linien der gegenwärtigen Konzession verkehren zu lassen, wogegen der Gesellschaft

auch die umgekehrte Befugniss gegenüber von jenen Zweig- oder Verlängerungsbahnen eingeräumt wird.

Falls die betreffenden Gesellschaften eine Einigung behufs Ausübung der fraglichen Befugnisse nicht erzielen sollten, hätte die Regierung über die schwebenden Anstände zu entscheiden.

Falls weder die Zweig- oder Verlängerungsbahn-Gesellschaft, noch die Gesellschaft der gegenwärtig konzedirten Linien von den eben erwähnten Befugnissen Gebrauch machen sollten, wären dieselben verpflichtet, wenigstens ein solches Uebereinkommen zu treffen, dass an den Berührungspunkten der verschiedenen Linien niemals eine Verkehrsunterbrechung stattfinde.

Jede Gesellschaft, die fremdes Betriebsmaterial benützt, hat dafür eine entsprechende Miethe zu bezahlen. Falls in Betreff dieser Miethe und der Mittel, den durchgehenden Verkehr zu sichern, keine Einigung erreicht werden sollte, würde die Regierung einschreiten und die geeigneten Maassregeln vorschreiben.

Die Gesellschaft muss es sich gefallen lassen, dass durch spätere Konzessionsdekrete zu Gunsten der Zweig- oder Verlängerungsbahn-Gesellschaften nachstehende Bahngeldermässigungen [1]) zugestanden werden:

a) Wenn die Zweig- oder Verlängerungsbahn weniger als 100 Kilometer lang ist, 10 Perzent;
b) wenn deren Länge 100 Kilometer übersteigt, 15 Perzent;
c) wenn deren Länge 200 Kilometer übersteigt, 20 Perzent;
d) wenn deren Länge 300 Kilometer übersteigt, 25 Perzent.

Art. 62. — Die Gesellschaft ist verpflichtet, sich mit jedem Gruben- oder Fabriksbesitzer, der auf Grund nachstehender Bedingungen eine Schleppbahn begehren sollte, zu verständigen. Falls keine Einigung erzielt wird, entscheidet die Regierung nach Anhörung der Gesellschaft.

Die Schleppbahnen sind auf Kosten der Gruben- oder Fabriksbesitzer derart zu bauen, dass daraus keine Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrs, keine Schädigung des Betriebsmaterials und keine Auslagen für die Bahngesellschaft erwachsen.

Die Schleppbahnen müssen auf Kosten ihrer Eigenthümer, unter Staatsaufsicht, sorgfältig erhalten werden. Die Gesellschaft hat das Recht, ihrerseits die in Rede stehende Bahnerhaltung sowohl als die Verwendung ihres Betriebsmaterials zu überwachen.

---

[1]) Vergl. Anmerkung zu Artikel 42.

Die Regierung ist berechtigt, jederzeit Aenderungen an der Einmündung, an der Trasse oder an dem Geleise der Schleppbahnen vorzuschreiben, und die Aenderungen müssen auf Kosten ihrer Besitzer vorgenommen werden.

Die Regierung kann sogar, nach Anhörung der Besitzer, die Wegnahme der Mündungsweichen vorschreiben, falls der Verkehr auf der Schleppbahn ganz oder theilweise eingestellt wäre.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, ihre Güterwägen auf die Schleppbahnen übergehen zu lassen und zu diesem Behufe bis an die Mündung der Schleppbahnen zu führen. Die Versender oder Empfänger haben dieselben sofort auf ihre Kosten an die Auf- oder Abladestelle und von da zurück an die Hauptbahn zu bringen. Dabei dürfen die Wägen nur zum Transport von Gütern oder Gegenständen, welche die Hauptbahn benützen, verwendet werden.

Wenn die Schleppbahn nicht länger ist als 1 Kilometer, dürfen die Wägen darauf höchstens 6 Stunden ausbleiben. Für jedes weitere Kilometer wird eine halbe Stunde zugesetzt. Die Nachtstunden, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang, kommen nicht in Rechnung.

Falls, trotz erfolgter Verwarnung, die Zeitgrenze überschritten wird, hat die Gesellschaft das Recht, für die ferneren Verspätungen eine nach der Wagenmiethtaxe bemessene Entschädigung zu erheben.

Die Weichen- und Absperrwächter der Schleppbahnen werden gegen Rückersatz der Kosten durch den Schleppbahnbesitzer von der Bahngesellschaft aufgestellt und besoldet. Etwaige Streitigkeiten werden von der Regierung geschlichtet.

Die Schleppbahnbesitzer sind für die Beschädigung des Betriebsmaterials während der Fahrt oder des Aufenthaltes auf der Schleppbahn verantwortlich.

Im Falle der Nichtbefolgung einer oder mehrerer der vorstehenden Bedingungen kann der Präfekt auf Einschreiten der Gesellschaft und nach Anhörung des Schleppbahnbesitzers mittelst Erlass den Betrieb der Schleppbahn einstellen und die Geleiseverbindung unterbrechen, vorbehaltlich der Berufung an den Minister und aller etwaigen Entschädigungsansprüche von Seiten der Bahngesellschaft.

Um die Gesellschaft für die Beistellung und Verwendung ihres Fahrparks auf den Schleppbahnen zu entschädigen, ist sie berechtigt, für jede verfrachtete Tonne folgende Gebühren einzuheben: 12 Centimes für das erste und 4 Centimes für jedes folgende Kilometer, wobei überdies jedes angefangene Kilometer voll in Rechnung kommt.

Das Auf- und Abladen auf den Schleppbahnen hat auf Kosten der Versender oder Empfänger zu geschehen, sei es, dass diese es selbst

verrichten, oder dass es die Gesellschaft übernehme. Im letzteren Falle unterliegt die Gebühr der Genehmigung der Regierung.

Für nicht voll beladene Wägen ist auf der Schleppbahn ebenso viel zu bezahlen wie für volle.

Etwaiges Uebergewicht dagegen ist nach Maassgabe des wirklichen Gewichtes nach dem gesetzlichen Tarife zu zahlen.

Mit Rücksicht auf die Tragkraft der dermaligen Fahrzeuge ist die Gesellschaft berechtigt, untheilbare Lasten von mehr als 3500 Kilogramm zurückzuweisen. Diese Grenze kann jedoch von der Regierung abgeändert werden, um eintretendenfalls den Einklang mit der wirklichen Tragfähigkeit der Wägen wieder herzustellen.

Die befrachteten Wägen sind auf der nächsten Station von der Gesellschaft auf eigene Kosten abzuwägen.

Art. 63. — Die Grundsteuer ist für die gesammte, von der Bahn und ihrem Zugehör eingenommene Fläche zu entrichten und, wie für die Kanäle, nach dem Gesetz vom 25. April 1803 zu bemessen.

Die zum Bahnbetrieb dienenden Gebäude und Schuppen sind wie die ähnlichsten Baulichkeiten der Nachbarschaft zu behandeln und die entfallende Haussteuer von der Gesellschaft ebenso wie die Grundsteuer zu entrichten.

Art. 64. — Die von der Gesellschaft sowohl bei der Einnahme der Gebühren als bei der Erhaltung oder polizeilichen Ueberwachung der Bahn und ihres Zugehörs eingesetzten Beamten und Wärter können beeidigt werden und haben alsdann ähnliche Befugnisse wie die Flurschützen.

Art. 65. — Eine nach Anhörung der Gesellschaft zu erlassende Verordnung wird diejenigen Dienststellen bezeichnen, welche zur Hälfte verabschiedeten Militären der Land- und See-Armee zuzuwenden sind.

Art. 66. — Zur Ueberwachung der Handlungen der Gesellschaft, soferne sie nicht in den Geschäftskreis der Staatsingenieure fallen, werden besondere Inspektoren und Kommissäre eingesetzt werden.

Art. 67. — Die durch die Ueberwachung und Uebernahme des Baues sowohl als durch die Kontrolle des Betriebes verursachten Kosten, mit Inbegriff des Gehaltes der im vorhergehenden Artikel erwähnten Inspektoren und Kommissäre, sind von der Gesellschaft zu tragen.

Zur Deckung dieser Kosten hat dieselbe alljährlich an die Staatshauptkasse einen Pauschalbetrag von 120 Franken für jedes dem

Betriebe übergebene Kilometer, und von 50 Franken für jedes noch nicht eröffnete Kilometer zu bezahlen.

Die nach Art. 58 für Telegrafenaufsicht zu leistende Vergütung ist in den vorstehenden Summen nicht inbegriffen.

Falls die festgesetzten Beträge nicht zur rechten Zeit einlaufen sollten, würde der Präfekt eine wie die Steuerzettel einzutreibende Anweisung ausstellen.

Art. 68. — Die Gesellschaft hat ihren gesetzlichen Wohnsitz in Paris aufzuschlagen. Im Unterlassungsfalle würden die an sie zu richtenden Zustellungen und Vorladungen rechtskräftig beim Sekretariat der Seine-Präfektur gemacht werden.

Art. 69. — Die durch die Ausführung oder Auslegung der Bestimmungen des gegenwärtigen Bedingnissheftes hervorgerufenen Streitigkeiten zwischen der Gesellschaft und der Regierung sind als Gegenstände der Administrativjustiz bei dem Präfekturrath des Seine-Departements, vorbehaltlich der Berufung an den Staatsrath, anhängig zu machen.

Art. 70. — Die Stempelgebühr für das gegenwärtige Bedingnissheft und die beigeschlossenen Verträge ist auf 1 Franken bemessen.

Festgestellt zu Paris, den 11. April 1857.

Der Minister für Ackerbau, Handel und Staatsbauten:

E. Rouher.

B.

KAIS. DEKRET VOM 6. MAI 1863

betreffend die

wegen der Staatsgarantie von der Orleans-Gesellschaft zu legenden Rechnungen.

Napoleon, von Gottes Gnaden und durch den Willen der Nation Kaiser der Franzosen, allen Zeitgenossen und Nachkommen Unseren Gruss.

Ueber Bericht Unseres Ministers für Ackerbau, Handel und Staatsbauten;

Mit Bezug auf das am 11. April 1857 mit der Orleans-Gesellschaft abgeschlossene Uebereinkommen;

Mit Bezug auf das am 10. Juli 1858 und 11. Juni 1859 mit der Orleans-Gesellschaft abgeschlossene Uebereinkommen;

Mit Bezug auf den Art. 7 des letzteren Uebereinkommens, also lautend:

„Eine allerhöchste Verordnung wird in Betreff der durch das „gegenwärtige Uebereinkommen gewährten Staatsgarantie die Form „bestimmen, in welcher die Orleans-Gesellschaft unter der Kontrolle „der Regierung nachstehende Ausweise, und zwar über

„1. die Baukosten;

„2. die jährlichen Erhaltungs- und Betriebskosten;

„3. die Einnahmen

„zu liefern hat.

„Dieselbe allerhöchste Verordnung wird in Betreff der Theilung „des Reingewinnes die nöthigen Ausführungsbestimmungen enthalten."

Mit Bezug auf das Dekret vom 19. Juni 1857, welches das oben bezogene Uebereinkommen vom 11. April 1857 genehmigt;

Mit Bezug auf das Gesetz vom 19. Juni 1857, welches die durch letzteres Uebereinkommen vom Staatsschatze zu übernehmenden Verbindlichkeiten genehmigt;

Mit Bezug auf das Dekret vom 11. Juni 1859, welches das oben bezogene Uebereinkommen vom 10. Juli 1858 und 11. Juni 1859 genehmigt;

Mit Bezug auf das Gesetz vom 11. Juni 1859, welches die darin vom Staatsschatz zu übernehmenden Verbindlichkeiten genehmigt;

Mit Bezug auf das Gutachten des konsultativen Eisenbahn-Komité's vom 8., 22. Februar und 1. März 1852;

Mit Bezug auf das Dekret vom 17. Juni 1854, die Generalinspektoren der Eisenbahnen betreffend;

Nach Anhörung unseres Staatsrathes,

Haben Wir beschlossen und verordnen, wie folgt:

I. ABSCHNITT.

Nachweisung der Anlagekosten.

Art. 1. — Sowohl behufs Bemessung der Staatsgarantie-Vorschüsse als behufs Ausübung des staatlichen Rechtes der Betheiligung am Reingewinn ist das Anlagekapital der im Art. 2 des Uebereinkommens vom 11. Juni 1859 bezeichneten Linien des neuen Netzes in einer Baurechnung zusammenzustellen, welche nachstehende Posten enthalten wird:

1. Alle Summen, welche die Gesellschaft nachweisen kann, zu einem Nützlichkeitszwecke (*but d'utilité*) behufs Ankauf, Erbauung und Inbetriebsetzung jeder Linie und ihres Zugehörs bis zu dem auf die Betriebseröffnung nächstfolgenden 1. Jänner verausgabt zu haben;

2. die Erhaltungs- und Betriebskosten der nacheinander in Betrieb gesetzten Strecken bis zu demselben Tage;

3. drei Fünftel der Unterbau- und Oberbau-Erhaltungskosten während des ersten mit Neujahr beginnenden Betriebsjahres auf denjenigen Bahnstreken, welche erst im Laufe des Vorjahrs eröffnet worden sind;

4. die auf Zahlung der Zinsen und der Tilgungsquote der behufs Ankauf oder Herstellung der Linien des neuen Netzes emittirten Titel verwendeten Summen bis zu dem Zeitpunkte, an dem für diese Linien die Staatsgarantie in Wirksamkeit tritt, jedoch nur insoweit, als die besagten Zinsen und Tilgungsquote nicht durch das Reinerträgniss der bereits eröffneten Linien oder Strecken gedeckt würden.

Art. 2. — Von den Baukosten sind in Abzug zu bringen:

1. Die Roheinnahmen aller Art, welche die eröffneten Bahnstrecken bis zu dem auf die Eröffnung nächstfolgenden Neujahr abwerfen;

2. der Erlös aus den laut dem nachfolgenden Artikel 6 wiederzuverkaufenden Liegenschaften;

3. das Erträgniss der für jede Linie aufgenommenen Kapitalien bis zu ihrer Verwendung.

Art. 3. — Die Baurechnung jeder Linie ist auf Grund der gesellschaftlichen Bücher an dem auf die Eröffnung nächstfolgenden 1. Jänner provisorisch abzuschliessen.

Dieser Rechnung ist ein Ausweis über die zwar gemachten und bereits erhobenen, aber noch nicht ausbezahlten Ausgaben beizulegen. Letztere Ausgaben sowie die im Art. 1, Punkt 3 erwähnten Bahnerhaltungskosten bilden den Gegenstand einer Nachtragsrechnung, welche 15 Monate nach dem für die Bauvollendung festgesetzten Termine aufzustellen ist.

Art. 4. — Fünf Jahre [1]) nach dem auf die Eröffnung jeder Linie nächstfolgenden Neujahr wird die betreffende Baurechnung geschlossen. Bis dahin ist die Gesellschaft berechtigt, alle zur Vervollständigung der Bauarbeiten und der Betriebsfähigkeit nothwendigen Ausgaben in die Baurechnung einzustellen.

Art. 5. — Nach Ablauf der fünfjährigen Frist kann die Gesellschaft durch im Staatsrathe erlassene Dekrete ermächtigt werden, nothwendig erkannte weitere Neuherstellungen zu Lasten des Baukonto's auszuführen. Diese Mehrauslagen werden aber nur bei der Theilung des Reinerträgnisses berücksichtigt werden, und die Gesellschaft hat nur auf die entsprechenden, dem Reinerträgniss zu entnehmenden Zinsen sammt Tilgungsquote Anspruch.

Art. 6. — Binnen zwei Jahren [2]) vom Bauvollendungstermin an hat die Gesellschaft alle von ihr erworbenen Liegenschaften, welche zum Bahnbetrieb überflüssig sind, wieder zu veräussern.

---

[1]) Diese Frist wurde bereits mehrfach erstreckt, und die gewonnene Erfahrung lässt die Statthaftigkeit einer solchen überhaupt zweifelhaft erscheinen. — A. d. H.

[2]) Auch dieser Termin ist zu kurz, weil er die Preise drückt. — A. d. H.

Falls diese Veräusserung nicht schon vor dem definitiven Abschluss der Baurechnung stattfindet, ist der Anschaffungspreis der fraglichen Liegenschaften von den Bauauslagen nachträglich in Abzug zu bringen.

Der Erlös der Veräusserungen wird von Fall zu Fall auf einen besonderen Konto verbucht und beim definitiven Rechnungsabschluss von den Bauauslagen in Abzug gebracht.

Art. 7. — In der provisorischen sowohl als der definitiven Baurechnung sind für jede Linie die Ausgaben in Form von Tabellen zu spezifiziren, deren Form von dem Minister für Ackerbau, Handel und Staatsbauten, nach Anhörung der Gesellschaft, festgestellt wird.

Art. 8. — Binnen 6 Monaten vom Datum des gegenwärtigen Dekretes ist die definitive Baurechnung sammt Belegen für die seit mehr als 5 Jahren eröffneten Linien vorzulegen.

Für die übrigen Linien ist die fragliche Rechnung 5 Jahre nach dem auf die Eröffnung nächstfolgenden Neujahr vorzulegen.

Die provisorische Baurechnung und der Ausweis über die noch zu leistenden Zahlungen sammt Belegen sind vorzulegen:

für die seit weniger als 5 Jahren eröffneten Linien binnen 6 Monaten vom Datum des gegenwärtigen Dekretes an, und für die noch im Bau befindlichen Linien an dem auf die Betriebseröffnung jeder Linie nächstfolgenden Neujahr.

Art. 9. — Die Baurechnungen sind von einer von Unserem Minister für Ackerbau, Handel und Staatsbauten einzusetzenden Kommission zu überprüfen. Diese Kommission wird aus einem den Vorsitz führenden Staatsrath und aus 6 Mitgliedern, wovon 3 von Unserem Finanzminister zu ernennen sind, bestehen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, der Kommission auf ihr Verlangen in alle Bücher, Rechnungsbelege, Korrespondenzen und sonstigen Dokumente Einsicht zu verschaffen.

Die Kommission kann sich, falls es ihr beliebt, sowohl an den Sitz der Gesellschaft als in die Bahnhöfe, Werkstätten und Kanzleien aller Linien begeben oder Vertreter dahin entsenden.

Sie richtet ihren Bericht sammt Rechnungen und Beilagen an Unseren Minister für Ackerbau, Handel und Staatsbauten, welcher, nach vorläufiger Mittheilung an Unseren Finanzminister, über die Höhe des die Staatsgarantie geniessenden Anlagekapitals, unter Vorbehalt etwaiger Berufung an den Staatsrath, entscheidet.

II. ABSCHNITT.

Jährliche Nachweisung der Betriebs-Einnahmen und Ausgaben.

Art. 10. — Vom Betriebsjahr 1865 an ist die Gesellschaft verpflichtet, jedes Jahr im Laufe der ersten drei Monate Unserem Minister für Ackerbau, Handel und Staatsbauten den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben für das mit dem nächstfolgenden Neujahr beginnende Betriebsjahr zu übermitteln und demselben im Laufe des Betriebsjahres etwaige Abänderungen bekannt zu geben, welche an dem Voranschlag vorzunehmen wären.

Art. 11. — Die die Einnahmen und Ausgaben eines Jahrganges enthaltende Betriebsrechnung ist nach den gesellschaftlichen Büchern im Laufe der vier ersten Monate des darauffolgenden Jahres, und zwar getrennt für das alte und das neue Netz, aufzustellen.

Solange für eine Strecke des neuen Netzes die Staatsgarantie nicht in Kraft tritt, sind die Einnahmen und Ausgaben von den übrigen Linien gesondert auszuwerfen.

Art. 12. — Zu den jährlichen Betriebsauslagen gehören:

1. Sämmtliche, vom ersten auf die Betriebseröffnung jeder Linie folgenden Neujahr an auflaufenden Kosten, welche zu einem Nützlichkeitszwecke für gewöhnliche oder aussergewöhnliche Reparaturen, für den Betrieb und die Verwaltung der Eisenbahn und ihres Zugehörs verausgabt wurden, mit Ausschluss der in die Baurechnung gehörigen Beträge;

2. die von der Gesellschaft gezahlten Steuern aller Art;

3. die Erhaltungs- und Betriebskosten der Liegenschaften bis zu ihrer Veräusserung;

4. die statutenmässige Einzahlung in den Reservefond;

5. die Betheiligung des gesellschaftlichen Personals an dem Erträgniss.

Nicht zu den Betriebsauslagen gehören:

1. Die Zinsen und Tilgungsquote für Anlehen, insbesondere solche, welche die Gesellschaft im Falle der Unzulänglichkeit des vom Staate garantirten Anlagekapitals, laut Art. 7 des Uebereinkommens vom 11. Juni 1859, behufs Vollendung der Bauarbeiten aufgenommen hätte;

2. die Kosten solcher Anwesen, welche nicht direkt zum Bahnbetrieb gehören [1]).

---

[1]) Z. B. das Eisenwerk Aubin, welches die Orleans-Gesellschaft bei der Fusion des Grand-Central übernehmen musste. — A. d. H.

Art. 13. — In den Konto der Einnahmen gehören, für das alte und das neue Netz getrennt, die Roheinnahmen aller Art, mit Ausnahme derjenigen von Anwesen, welche nicht direkt zum Bahnbetrieb gehören.

Das Erträgniss von zu veräussernden Liegenschaften ist bis zum Tage der Veräusserung einzustellen.

Art. 14. — Vom Betriebsjahr 1865 an haben die Jahresrechnungen auszuwerfen:

1. Das kilometrische Reinerträgniss des Betriebes der eröffneten Linien des alten Netzes;

2. den Antheil an diesem Reinerträgniss, welcher eintretenden Falls, vereint mit dem Betriebserträgniss des neuen Netzes, die vom Staate garantirten Zinsen sammt Tilgungsquote zu decken hat;

3. die Höhe des zu Lasten der Baurechnung des neuen Netzes verwendeten Kapitals, sowie die demselben entsprechenden garantirten Zinsen sammt Tilgungsquote;

4. die Höhe des Betriebserträgnisses des neuen Netzes, welches, vereint mit dem Ueberschuss der Erträgnisse des alten Netzes, auf Deckung der Zinsen- und Tilgungslast zu verwenden ist.

Art. 15. — Vom Jahrgang 1872 inklusive an haben die Jahresrechnungen, auf Grund des Artikels 6 des Uebereinkommens vom 11. Juni 1859, eventuell auch das Mehrerträgniss auszuwerfen, welches zwischen Staat und Gesellschaft hälftig zu theilen wäre.

Art. 16. — Der Minister für Ackerbau, Handel und Staatsbauten bestimmt nach Anhörung der Gesellschaft die den Betriebsrechnungen beizugebenden Belege, sowie die Form, unter welcher die Einnahmen und Ausgaben vorzulegen sind.

Art. 17. — Die Einnahmen- und Ausgaben-Rechnungen eines jeden Betriebsjahres sind Unserem Minister für Ackerbau, Handel und Staatsbauten im Laufe der ersten 4 Monate des darauffolgenden Jahres zu übermitteln.

III. ABSCHNITT.

Inanspruchnahme der Staatsgarantie und Theilung des Reinertrages.

Art. 18. — Wenn, vom Betriebsjahr 1865 an, aus der Betriebsrechnung eines Jahrganges hervorzugehen scheint, dass die Staatsgarantie zu beanspruchen sei, so überweist Unser Minister für Ackerbau, Handel und Staatsbauten diese Rechnung behufs Ueberprüfung an die im Art. 9 erwähnte Kommission.

Vom Jahre 1872 an sind die Betriebsrechnungen unter allen Umständen von der Kommission zu überprüfen.

Art. 19. — Auf Grund des Kommissionsberichtes und nach vorheriger, Unserem Finanzminister gemachter Mittheilung der auf einen Garantievorschuss oder auf Theilung eines Reingewinnes abzielenden Rechnungen entscheidet darüber Unser Minister für Ackerbau, Handel und Staatsbauten.

Art. 20. — Gleich am Schlusse jedes Betriebsjahres und ohne den betreffenden Rechnungsabschluss in Ausführung der Artikel 18 und 19 abzuwarten, kann Unser Minister für Ackerbau, Handel und Staatsbauten, falls die zur Zahlung der Zinsen sammt Tilgungsquote bestimmten Jahreserträgnisse unzulänglich scheinen, über Einschreiten der Gesellschaft und über Bericht der Kommission, nach vorheriger Mittheilung an den Finanzminister, der Gesellschaft einen Vorschuss gewähren.

Falls aus dem späteren endgiltigen Rechnungsabschluss hervorgeht, dass der Vorschuss zu hoch bemessen war, so hat die Gesellschaft den Ueberschuss sammt 4perzentigen Zinsen sofort an die Staatskasse zurückzuzahlen.

Art. 21. — Wenn der garantirende Staat irgend einen Garantievorschuss geleistet hat, so ist ihm derselbe auf Grund des Art. 5 des Uebereinkommens vom 11. Juni 1859 mit 4perzentigen Zinsen wieder zu ersetzen.

Zu diesem Behufe ist in die im obigen Artikel 19 erwähnte, von Unserem Minister für Ackerbau, Handel und Staatsbauten festzustellende Rechnung eintretenden Falls auch der Rückersatz der vom Staate geleisteten Garantievorschüsse aufzunehmen.

IV. ABSCHNITT.

Kontrolle und Oberaufsicht.

Art. 22. — Ein von Unserem Minister für Ackerbau, Handel und Staatsbauten alljährlich zu bezeichnender Generalinspektor der Eisenbahnen hat nach den Weisungen desselben im Interesse des Staates die gesammte finanzielle Gebahrung der Gesellschaft zu überwachen.

Art. 23. — Die Gesellschaft hat diesem Generalinspektor jederzeit die Protokolle ihrer Berathungen, ihre Rechnungsbücher, ihre Korrespondenz und überhaupt alle Dokumente mitzutheilen, welche nöthig sind, um das Soll und Haben der Gesellschaft zu ermitteln.

Art. 24. — Derselbe hat das Recht, den Sitzungen der Generalversammlung anzuwohnen.

Art. 25. — Er übernimmt von der Gesellschaft zur Uebermittlung an Unseren Minister für Ackerbau, Handel und Staatsbauten alle Rechnungen und Belege, welche die Gesellschaft auf Grund des gegenwärtigen Dekretes vorzulegen hat.

Art. 26. — Die Buchhaltung der Gesellschaft unterliegt der periodischen Prüfung der Generalinspektion der Finanzen, welche zu diesem Behufe ihrerseits alle durch Art. 23 dem Generalinspektor der Eisenbahnen beigelegten Rechte auszuüben befugt ist.

V. ABSCHNITT.

Allgemeine Bestimmungen.

Art. 27. — Die Form der von der Gesellschaft zu emittirenden Obligationen, ihr Betrag, die Art und die Bedingungen jeder Emission unterliegen der vorherigen Genehmigung Unseres Ministers für Ackerbau, Handel und Staatsbauten.

Art. 28. — Falls sich die Gesellschaft durch die auf Grund des gegenwärtigen Dekretes gepflogenen Rechnungsfeststellungen verletzt glauben sollte, steht ihr die gerichtliche Berufung an den Staatsrath offen.

Art. 29. — Diejenigen Bestimmungen früherer Dekrete und Verordnungen, welche dem Inhalte des gegenwärtigen Dekretes zuwiderlauten, werden hiemit aufgehoben.

Art. 30. — Unser Minister für Ackerbau, Handel und Staatsbauten und Unser Finanzminister sind, jeder in seinem Wirkungskreis, mit der Ausführung des gegenwärtigen Dekretes betraut.

Gegeben im Tuilerienpalaste
den 6. Mai 1863.

Napoleon m. p.

Der Minister für Ackerbau, Handel und Staatsbauten:
E. Rouher m. p.

C.

BERICHT

der mit der

Prüfung der Rechnungen der Orleans-Gesellschaft betrauten Kommission

an Se. Exz. den Minister für Ackerbau, Handel und Staats-Bauten.

Betriebsrechnung für das Jahr 1865.

Die Kommission besteht aus den Herren:

Cornudet, Sektionspräsident des Staatsrathes;
Avril, Generalinspektor der Strassen und Brücken [1]);
Bailly, Generalinspektor der Finanzen;
Dutilleul, Direktor der allgemeinen Geldbewegung;
Le Breton, Generalinspektor der Strassen und Brücken [1]);
Petit Jean, Rath erster Klasse am Oberrechnungshof;
Pierard, Generalinspektor der Bergwerke [2]).

Paris, den 7. August 1868.

Die zwischen dem Staat und der Orleans-Gesellschaft am 10. Juli 1858, 11. Juni 1859 und 11. Juni 1863 abgeschlossenen Uebereinkommen haben zum ersten Male auf das Betriebsjahr 1865 ihre Anwendung gefunden.

Diese Uebereinkommen normiren auf 27,400 Franken per Kilometer den Antheil an dem Reinerträgniss des alten Netzes, welcher den Aktionären vorbehalten bleibt. Der Ueberschuss des besagten Reinerträgnisses ist dem Reinerträgniss des neuen Netzes zuzuschla-

---

[1]) Der am nächsten kommende deutsche Titel wäre Oberbaurath. — Der Ausdruck „*Ponts et chaussées*“ ist eine aus dem vorigen Jahrhundert stammende administrative Bezeichnung, welche jetzt auch Schiffahrt und Eisenbahnbau in sich begreift. — A. d. H.

[2]) Gleichfalls ein historischer Amtstitel, welcher heutzutage auch einen Theil der technischen Ueberwachung des Eisenbahnbetriebes in sich fasst. — A. d. H.

gen und zur Bedeckung der vom Staate garantirten Zinsen sammt Tilgungsquote aus dem am 31. Dezember 1864 auf den an diesem Tage im Betriebe stehenden Linien des neuen Netzes verausgabten Anlagekapital zu verwenden.

Um das Reinerträgniss der beiden Netze bestimmen zu können, war es nothwendig, die in Rechnung gestellten Roheinnahmen und Betriebsauslagen aller Art sowohl des alten als auch des neuen Netzes zu überprüfen.

Der Zweck des gegenwärtigen Berichtes ist, die Resultate dieser Ueberprüfung bekannt zu geben.

I. ABSCHNITT.

Einnahmen.

Nach den gesellschaftlichen Büchern betrugen die Roheinnahmen des Jahres 1865, und zwar:

	Franken
für das alte Netz: Betriebslänge 1796 Kilometer .	83,072,778·08
„ „ neue „ „ 1139 „ .	19,080,518·66
Zusammen . .	102,153,297·74

Diese Einnahmen vertheilen sich folgendermaassen:

	Altes Netz Franken	Neues Netz Franken
Kap. I. Erträgniss des Grundeigenthums	542,582·58	46,023·32
„ II. Zinsen aus gesellschaftl. Geldern	1,330,135·95	—
„ III. Transporteinnahmen	81,200,059·55	19,034,495·34
Zusammen [1]) . .	83,072,778·08	19,080,518.66
	102,153,297 74.	

---

[1]) Der Betrag der auf das Jahr 1865 entfallenden Jahresrate, welche von der Lyoner Gesellschaft an die Orleans-Gesellschaft in Folge des Verkaufs der Bourbonnais-Linie zu entrichten ist, war zur Zeit des Rechnungsabschlusses noch nicht festgestellt. Durch einen Schiedsspruch vom 20. März 1867 ist dieser Betrag auf 1,150,000 Franken beziffert worden.

Das gesammte Reinerträgniss ist also um diese Summe zu erhöhen.

Die Kommission.

Bemerkungen.

KAPITEL I.

Grundeigenthum.

Nichts zu bemerken.

KAPITEL II.

Zinsen aus zeitweise angelegten gesellschaftlichen Geldern.

In der in den ersten Monaten des Jahres 1866 vorgelegten Betriebsrechnung pro 1865 hat die Gesellschaft eine Summe von 1,330,135·95 Franken eingestellt als Erträgniss der zeitweisen Anlage der bis zur Auszahlung der Dividenden und Obligations-Coupons verfügbaren Gelder, sowie auch des aus 3perzentigen Obligationen bestehenden statutenmässigen Reservefonds.

Als die Kommission ihre Amtshandlung begonnen, erschien vor ihr der gesellschaftliche General-Bevollmächtigte unter dem Eindruck der am 24. Juni d. J. im Gesetzgebenden Körper gefallenen Erklärungen, um im Namen seiner Gesellschaft die Frage zu stellen, ob es denkbar sei, dass der durch die Verwendung der Gelder erzielte Gewinn in der Betriebsrechnung stehen bleibe und als Verminderung der Inanspruchnahme der Staatsgarantie mittelbar dem Staate zugute komme, wenn, wie dies geschehen, der Grundsatz aufgestellt werde, dass allfällige Verluste bei der Verwendung der Kassenbestände nur die Aktionäre belasten dürfen.

Die Orleans-Gesellschaft betrachtet diese Art von Gewinn als eine Nebeneinnahme (Art. 4 des Uebereinkommens vom 11. Juni 1859. — Art. 13 des Dekretes vom 6. Mai 1863). Wenn aber die fragliche Verwendung, anstatt einen Gewinn abzuwerfen, einen Verlust nach sich ziehen sollte, so würde sie sich für berechtigt halten, letzteren in die Betriebsauslagen einzustellen, aus dem Grunde, weil die Auslagen von der Bahnverwaltung zu einem Nützlichkeitszwecke gemacht worden wären (Art. 12 des Dekretes vom 6. Mai 1863).

Wenn die Regierung auf der von ihr im Gesetzgebenden Körper gemachten Erklärung beharren und der Gesellschaft eventuell das Recht streitig machen wollte, die bei den zeitweisen Geldanlagen erwachse-

nen Verluste in Ausgabe zu stellen, so müsste konsequenterweise auch der erzielte Gewinn nicht in die Betriebseinnahmen gestellt, sondern den Aktionären vorbehalten werden.

Die Kommission ist der Anschauung, dass die Gesellschaft den im Gesetzgebenden Körper gefallenen Worten einen Sinn beilegt, welchen dieselben nicht haben können. Als allgemeinen Grundsatz kann man es natürlich nicht aufstellen, dass die Staatsgarantie alle und jede Verluste decken müsse, welche die Geldoperationen einer Gesellschaft nach sich ziehen können; aber es dürfte schwer sein, solche Verluste, welche bei solider Geschäftsgebahrung in Folge unvorhergesehener und nach menschlicher Klugheit nicht vorauszusehender Ereignisse eintreten sollten, nicht als Betriebsauslagen anzuerkennen. Es lässt sich in dieser Beziehung keine absolute Regel aufstellen, und die Entscheidung ist von Fall zu Fall zu treffen, mit Rücksicht auf die jeweiligen Umstände.

Der Einnahmsposten von 1,330,135·95 Franken ist um 74,340 Franken zu vermindern, u. z. aus folgenden Gründen:

Zinsen aus der für die Bourbonnais-Linie von der Lyoner Gesellschaft zu erhaltenden Jahresrate. — Der Vertrag vom 11. April 1857, laut welchem die Orleans-Gesellschaft ihren Drittelsbesitzantheil an der Konzession der Bourbonnais-Linie der Lyoner Gesellschaft abgetreten hat, besagt, dass, insolange nicht der Verkaufspreis durch einen Schiedsspruch geregelt sei, die Lyoner Gesellschaft Raten im Betrag von 2 Millionen zu leisten habe, sammt Verzugszinsen zum Bankfuss. Da die Rate pro 1864 nicht geleistet wurde, so bildete sie für die Orleans-Gesellschaft ein Guthaben, dessen Zinsen pro 1865 zu 3·717 Perzent sie in das Erträgniss der Gelderverwendung eingestellt hat. Nun hat aber der Schiedsspruch vom 20. März 1867 entschieden, dass die 1864er Rate zu unterbleiben habe und damit entfallen auch die entsprechenden Zinsen.

Die Gesellschaft hat die Richtigstellung in ihren Büchern des Betriebsjahres 1867 vorgenommen, allein dieselbe ist auch schon bei der Bemessung der Staatsgarantie pro 1865 zu berücksichtigen.

KAPITEL III.

Eigentliche Betriebseinnahmen.

Provision von 433,771·75 Franken für Rückvergütungen. — Die an den Bahnhofkassen eingenommenen Fahrgebühren, welche in den mit 31. Dezember abgeschlossenen Roheinnahmen enthalten sind, erleiden mancherlei nachträgliche Verminderungen.

Die das Betriebsjahr betreffenden Rückvergütungen sind am Tag des definitiven Rechnungsabschlusses nicht alle liquidirt; die Liquidation erstreckt sich noch auf das folgende Betriebsjahr.

Zur Leistung dieser nachträglichen Rückvergütungen legt die Gesellschaft von dem Erträgniss des abgelaufenen Jahres eine gewisse, so annähernd als möglich berechnete Provision bei Seite. Diese Provision wurde für's Jahr 1865 mit 433,771·75 Franken in Rechnung gestellt. Wenn die faktische Höhe der nachträglichen Rückvergütungen sich niedriger beläuft als die Provision, so wird der Ueberschuss im folgenden Jahr wieder in Einnahme gestellt. Im Gegenfalle belastet der Ausfall den Konto der „Abgeschlossenen Jahrgänge" (*Exercices clos*).

Die von der Gesellschaft ertheilten Erläuterungen gehen dahin, dass dieser Vorgang sich auf einen sowohl durch die Gesellschaftsstatuten (Art. 49), als durch die Verträge mit dem Staate (Art. 11 des Dekretes von 1863) aufgestellten Rechnungsgrundsatz stütze. Die Rechnungen seien nach den Betriebsjahren zu trennen; jedes Betriebsjahr habe alle Lasten zu tragen, welche sich auf dasselbe beziehen, ob dieselben beim Rechnungsabschluss beglichen seien oder nicht. Wenn eine oder die andere Post nicht liquidirt werden könne, so sei wenigstens eine nach Möglichkeit annähernde Provision einzustellen und ihre spätere Richtigstellung habe im Kapitel der „Abgeschlossenen Jahrgänge" zu geschehen.

Die Kommission, indem sie sich an den Wortlaut des Art. 12 des Dekretes von 1863 hält, ist der Ansicht, dass die Betriebsrechnung nur „gemachte Auslagen" enthalten solle. Nun ist aber die fragliche Provision von 433,771·75 Franken eine weder gemachte, noch auch nur liquidirte Auslage. Unter diesen Umständen schien es nicht zulässig, von den Betriebseinnahmen des Jahres 1865 eine Summe in Abzug zu bringen, die eventuell erst im Laufe des Jahres 1866 zu verwenden ist.

Die Annahme des Verfahrens der Gesellschaft könnte zu dem sonderbaren Resultate führen, dass der Staat im Jahre 1866 eine Summe vorschösse, welche, wenn nur theilweise verwendet, das Jahr darauf wieder zur Verminderung des Garantiebetrages übergegossen werden müsste.

Da ein Konto der „Abgeschlossenen Jahrgänge" (*compte des exercices clos*) besteht, so bleibt das Interesse der Gesellschaft durch diese Frage unberührt. Anstatt nur mit dem verbleibenden Ueberschusse, beziehungsweise dem Abgang der Provision erkannt oder belastet zu werden, wird der in Rede stehende Konto mit dem Vollbetrag der auf das Vorjahr bezüglichen Rückvergütungen in Anspruch genommen werden.

II. ABSCHNITT.

Ausgaben.

Die Ausgaben belaufen sich:

1. für das alte Netz auf . . . . . 36,817,672·41 Franken
2. für das neue Netz auf . . . . . 11,549,440·23 „

und vertheilen sich, wie folgt, unter sechs Kapitel:

		Altes Netz	Neues Netz
Kap. 1.	Gesellschaftliche Verwaltung . .	1,037,541·25	462,748·62
„ 2.	Domänen und Steuern . . .	4,621,566·78	1,542,117·46
„ 3.	Betheiligung des Personales an dem Reingewinne	1,505,412·65	500,366·50
„ 4.	Verkehrsdienst	9,870,502·92	2,968,812·67
„ 5.	Zugförderungs- u. Werkstättendienst	11,718,610·98	3,612,915·12
„ 6.	Bahnerhaltungsdienst	8,064,037·83	2,462,479·86
		36,817,672·41	11,549,440·23
		48,367,112·64 Franken	

Allgemeine Bemerkung.

Verschiedene von der Gesellschaft gezahlte Miethen. — Eine in mehreren Kapiteln auftauchende Frage betrifft die für verschiedene Dienstzweige gemietheten Gründe, Gebäude und Betriebsmittel, sowie die dafür jährlich bezahlten Miethzinse.

In den Kosten der Zentralverwaltung sind enthalten:

Für Miethe des *Rue de Londres* Nr. 8 gelegenen und eine gesellschaftliche Privat-Realität bildenden Verwaltungsgebäudes, in welchem der Manipulationsdienst der gesellschaftlichen Titel (Aktien und Obligationen), der Generalversammlungs-Saal und der Verwaltungsrath untergebracht sind . . . . . 150,589·50 Franken

Für Miethe der Gründe und Schuppen, in denen in Ivry[1]) die Stallungen des Zustreifungsdienstes und gewisse Frachtenspeicher untergebracht sind . . . . . 134,215·00 „

Endlich erhält ein Herr Yvose Laurent von dem Zugförderungsdienst für Miethe von Wagendecken und Schleppseilen eine Jahresmiethe von . . . . . 182,869·58 „

Zusammen . . . 467,674·08 Franken

Das durch das Uebereinkommen vom Jahre 1859 vorbehaltene Reineinkommen wurde auf Grund eines Kostenüberschlages berechnet, wonach alle zum Betrieb des alten Netzes nothwendigen Neuherstellungen gemacht werden sollten.

Wenn nun die Gesellschaft, anstatt das zur Vervollständigung ihrer Betriebseinrichtungen nothwendige Anlagekapital durch Ankauf von Gebäuden, Gründen und Betriebsmitteln zu verausgaben, diese in Aussicht genommene Last durch in die Betriebsrechnung eingestellte Miethen umginge, so würde sie sich dadurch einen Gewinn aneignen, dessen Zusicherung nicht in der Absicht der Verträge lag.

Andrerseits würde die Vermehrung der Betriebsauslagen die überzugiessende Summe schmälern, und im Grunde wäre es die Staatsgarantie, die den Unterschied zu tragen hätte.

Allein wenn man den Ursprung und die Natur der fraglichen Miethen näher in's Auge fasst, scheint es nicht möglich, ihre Einstellung in die Betriebsrechnung anzufechten.

1. Das Verwaltungsgebäude in der *Rue de Londres* ist keine nothwendige Nebenanlage des Eisenbahndienstes; es wurde zur grösseren Bequemlichkeit des Dienstes der Gesellschaft hergestellt und dabei das Expropriations-Verfahren nicht in Anspruch genommen. Mit Recht also wird dasselbe als eine Privat-Realität behandelt.

2. Die Gründe und Schuppen in Ivry wurden auf lange Zeit (44, beziehungsweise 97 Jahre) gepachtet, und die aus den Jahren 1847,

[1]) Pariser Frachtenbahnhof. — A. d. H.

1853 und 1857 datirenden Pachtverträge sind älter als der Staatsvertrag vom Jahre 1859. Die Gesellschaft selbst hat offenbar ihre Berechtigung, die Miethen in die Betriebsrechnung einzustellen, niemals angezweifelt, denn sonst hätte sie bei Bemessung des Anlagekapitales des alten Netzes, wonach das vorbehaltene Reineinkommen berechnet worden, einen entsprechenden Kapitalsbetrag in Anrechnung gebracht.

3. Wagendecken und Schleppseile.

Prinzipiell ist die Gesellschaft verpflichtet, nicht nur den vollständigen Wagenpark selbst, sondern auch das nöthige Zubehör auf Baukonto anzuschaffen. Die Kommission würde demnach die Streichung des Miethbetrages für Decken und Schleppseile beantragen, wenn nicht besondere Umstände obwalteten.

Vor Allem ist zu bemerken, dass die Summe von 182,869·58 Franken nicht nur die Miethe, sondern auch die Erhaltungs- und Erneuerungskosten enthält, welch' letztere jedenfalls in die Betriebsrechnung gehören. Ferner datirt der Vertrag mit Herrn Yvose Laurent aus dem Jahre 1849 und ist mit Ende 1867 abgelaufen; seitdem hat die Gesellschaft zu Lasten des Baukapitals die bis dahin gemietheten Fahrpark-Nebenbestandtheile angeschafft.

KAPITEL I.

Kosten der Zentralverwaltung.

1. Betheiligung des Baukonto an den Kosten der Zentralverwaltung. — Die verschiedenen Dienstzweige der Zentralverwaltung, als: Direktion, Sekretariat, Hauptbuchhaltung, Manipulation der Titel, umfassen sowohl die im Betrieb als die noch im Bau befindlichen Strecken.

Streng genommen sollten die Kosten dieser Dienstzweige unter die Baurechnung und die Betriebsrechnung vertheilt werden.

Bis zum Jahre 1864 hatte die Gesellschaft selbst diese Theilung vorgenommen und den Baukonto mit einer Quote für die Titelmanipulation und ausserdem mit 20- bis 30,000 Franken für die übrige Zentralverwaltung belastet.

Seit 1864 ist die Gesammtheit der letzteren Kosten auf Betriebsrechnung verbucht worden, obwohl die auf beiden Bahnnetzen ausgeführten Neubauten sich für 1864 auf 80 und für 1865 auf 67 Millionen beziffern.

Die Titelmanipulationskosten allein wurden nach wie vor unter beide Rechnungen im Verhältnisse der für jedes der beiden Netze emittirten Obligationen vertheilt.

Die Kommission hielt sich demnach für berechtigt, die Umbuchung eines Theils der Kosten der Zentralverwaltung von Betriebsrechnung auf Baurechnung zu begehren. Mit Rücksicht jedoch auf die Geringfügigkeit des finanziellen Resultates und in Anbetracht des Umstandes, dass seit der gänzlichen Vollendung der Linien des alten Netzes die Organisation der Zentralverwaltung keinerlei Aenderung erlitten hat, ist die Kommission von ihrem Begehren abgestanden.

2. Betheiligung des Baukonto und der Nebenkonti an den Titelmanipulationskosten. — Es wurde soeben erwähnt, dass die Theilung der Titelmanipulationskosten unter die Baurechnung und die Betriebsrechnung in Ausübung blieb; allein die Gesellschaft hat aus Versehen die Miethe des Verwaltungsgebäudes der *Rue de Londres* bei der Theilung ausser Acht gelassen.

Diese auf Betriebsrechnung verbuchte Miethe beziffert sich auf 150,589·50 Franken.

Die mit Ende 1865 zur Deckung der im Betrieb und im Bau befindlichen Linien beider Netze, sowie des Kaufpreises des Eisenwerkes Aubin und der sonstigen gesellschaftlichen Privat-Realitäten emittirten Titel bestanden aus 3,094,940 Stück.

2,523,319	Stück	entsprachen dem Baukapital der im Betrieb stehenden Linien,
476,961	Stück	dem Baukapital der im Bau befindlichen Linien,
61,150	Stück	dem Ankaufspreis des Eisenwerks Aubin,
33,510	Stück	dem Ankaufspreise der sonst. Privat-Realitäten,
Zus. 3,094,940	Stück.	

Im Verhältnisse zu diesen vier Ziffern vertheilt, gibt die Ausgabe von 150,589·50 Franken für die drei letzten Rechnungen folgende Belastung:

Baukonto . . .	$\frac{476{,}961}{3{,}094{,}940} \times 150{,}589 \cdot 50$	=	23,207	Franken
Aubin	$\frac{61{,}150}{3{,}094{,}940} \times 150{,}589 \cdot 50$	=	2,977	„
Privat-Realitäten	$\frac{33{,}510}{3{,}094{,}949} \times 150{,}589\ 50$	=	1,630	„
		Zusammen	27,814	Franken

Die Gesellschaft hat anerkannt, dass diese Richtigstellung berechtigt und der Staatsgarantie-Vorschuss um 27,814 Franken zu vermindern sei.

3. Verschiedene Auslagen. — Unter dem Titel „Verschiedene Auslagen der Zentralverwaltung" und „Kleine Betriebsauslagen" (Kap. 10, Art. 8 des Kontirungs-Schema's) sind verschiedene Ausgaben verbucht, welche sich zwar nicht auf den eigentlichen Bahnbetrieb beziehen, deren Verrechnung aber nichtsdestoweniger als zulässig erschien.

Unter diesen Ausgaben stehen:

1. Alljährliche Armenunterstützungen in den von der Bahn berührten Gemeinden	22,000	Franken
2. Beiträge und Unterstützungen an das Asyl *des deux moulins*, an das Arbeitshaus in der *Rue du banquier,* an den von dem gesellschaftlichen Personal gegründeten Verein zu gegenseitiger Unterstützung, an die Kasse des Hilfskomité's u. s. w.	17,000	„
3. Beiträge zu Kirchenbauten und Anschaffung von Gemeindefeuerspritzen	3,000	„
4. Wettrenn-Preise für verschiedene Pferdevereine	21,500	„
Zusammen	63,500	Franken

Obwohl in Folge der bestehenden Verträge alle diese in die Betriebsrechnung eingestellten Ausgaben den auf Grund der Staatsgarantie zu leistenden Vorschuss um ebensoviel erhöhen, schien es doch nicht statthaft, der Gesellschaft das Recht streitig zu machen, Wohlthätigkeits- und menschenfreundliche Anstalten nach wie vor zu unterstützen, sowie durch verhältnissmässig geringe, den Wettrennvereinen gewährte Aneiferungen auf Hebung des Eisenbahnverkehres und der daraus entspringenden Einnahmen hinzuarbeiten.

Die Kommission hält es für ihre Aufgabe, sich von Jahr zu Jahr zu überzeugen, in welchem Maasse die Gesellschaft von der ihr zuerkannten Befugniss Gebrauch machen wird.

KAPITEL II.

Domänen und Steuern.

Für die dem Anlagekapital der im Betrieb stehenden Linien beider Netze entsprechenden Titel ist im Jahre 1865 ein Stempelpauschale von 560,790·11 Franken verbucht worden.

Es wurde anerkannt, dass diese Ausgabe zu den „von der Gesellschaft gezahlten Steuern aller Art" (Art. 12, §. 2 des Dekrets vom 6. Mai 1863 [1]) gehöre und nicht als eine von dem vorbehaltenen Reineinkommen zu tragende Nebenauslage zu betrachten sei.

Bei der von der Gesellschaft vorgenommenen Kontirung des von ihr bezahlten gesammten Stempelpauschales wurde jedoch das Baukapital der im Betrieb stehenden Linien des alten Netzes irrthümlich zu hoch bemessen, nämlich:

	Franken
1. um den Werth des Eisenwerkes Aubin mit	16,893,794·22
2. um den Werth der übrigen Privat-Realitäten	9,851,066·96

Die Stempelgebühr für die diesen beiden Kapitalien entsprechenden Obligationen ist unrichtigerweise in der der Betriebsrechnung belasteten Quote von 560,790·11 Franken inbegriffen.

Die Gesellschaft hat diesen Irrthum bereits im Jahre 1866 selbst erkannt und mittelst Umbuchung einer Summe von 23,234·50 Franken auf das Kapitel der „Abgeschlossenen Jahrgänge" wieder gut gemacht.

Die Betriebsausgaben des Jahres 1865 sind also bei Bemessung des Staatsgarantie-Vorschusses um eben diese Summe herabzusetzen.

KAPITEL III.

Betheiligung des Personales an dem Reingewinne.

Laut Art. 7 des Uebereinkommens vom Jahre 1859 und Art. 12 des Dekretes vom 6. Mai 1863 ist die durch den Art. 54 der Gesellschaftsstatuten dem Personal zugesicherte Betheiligung an dem Reingewinn in die Betriebsrechnung einzustellen.

---

[1]) Seite 119. — A. d. H.

Nach diesem Artikel der Statuten ist die entfallende Betheiligungssumme (ungefähr 2 Millionen von 36 Millionen, welche als Zinsen und Dividende zur Vertheilung kommen) durch den Verwaltungsrath im Verhältnisse der Gehalte oder unter Berücksichtigung der geleisteten Dienste nach einer von der Generalversammlung festzusetzenden Regel zu vertheilen.

Diesem Wortlaut gegenüber ist die Frage entstanden, ob alle von der Gesellschaft in Anerkennung guter Dienste gewährten Geldbelohnungen jener in dem Staatsvertrag vorbehaltenen Betheiligungsquote zu entnehmen seien, oder ob gewisse Belohnungen auch als Mehrauslagen in die Betriebsrechnung eingestellt werden dürfen.

Nach den vom Herrn Generalbevollmächtigten ertheilten Erläuterungen wird die statutenmässige Betheiligung seit 20 Jahren im Verhältnisse der Gehalte unter das Personal vertheilt, mit alleiniger Ausnahme eines Maximalbetrages von 250,000 fl., welcher zur Unterstützung verwundeter, kranker oder überhaupt hilfsbedürftiger Bediensteten oder ihrer Wittwen und Kinder verwendet wird, so dass dem Verwaltungsrath zur Belohnung ausserordentlicher Dienste keine Mittel übrig bleiben.

Allerdings könnte der Verwaltungsrath auf Grund des Art. 22 der Statuten, welcher ihm das Recht verleiht, die Gehalte festzusetzen, hervorragende Dienste durch Gehaltserhöhungen anerkennen; aber es ist seit geraumer Zeit ein den Interessen der Bediensteten förderlicher Brauch der Gesellschaft, von Zeit zu Zeit Geldbelohnungen zuzuerkennen, die im Grunde nichts Anderes sind als Gehaltszulagen, welche, anstatt ein oder mehrere Jahre lang in Monatsraten angewiesen zu werden, auf einmal zur Auszahlung gelangen.

Mit diesen Erläuterungen hat sich die Kommission zufrieden gegeben, zumal unter den im Jahre 1865 zuerkannten Belohnungen keine einzige eine besondere Aufmerksamkeit verdiente.

Von einem anderen Gesichtspunkte betrachtet, belasten aber einige der im Jahre 1865 bezahlten Belohnungen unrechtmässig die Betriebsrechnung.

Die Gesellschaft hat ein unbestreitbares Recht ausgeübt, indem sie ein aus der nachträglichen Liquidation der früheren Betriebsjahre für das alte Netz sich ergebendes Netto-Guthaben im Betrage von 234,731·88 Franken nicht in die Betriebseinnahmen pro 1865 ein-

stellte. Aber die Folge dieses Verfahrens muss sein, dass auch keine auf jene früheren Jahre bezügliche Ausgabe in die Rechnung pro 1865 eingestellt werde. Nun finden sich aber darin mehrere Belohnungen für in den Jahren 1862, 1863 und 1864 geleistete Dienste, insbesondere:

für das Kanzleipersonal der Verkehrsabtheilung . .	18,000 Franken
für das Omnibus- und Zustreifungspersonal	6,350 „
Zusammen . . .	24,350 Franken

Diese Summe wurde aus der Betriebsrechnung des alten Netzes pro 1865 gestrichen.

Aehnliche, auf das Jahr 1864 bezügliche und rund 10,000 Fr. betragende Posten stehen in der Betriebsrechnung des neuen Netzes pro 1865. Aber hier ist die Sachlage eine andere. Würde nämlich diese Summe nicht in der Betriebsrechnung 1865 zugelassen, so würde sie das Defizit der Vorjahre in der Baurechnung um ebenso viel erhöhen.

In Anbetracht dieser Wirkung wurde die letztere Richtigstellung für unnöthig gehalten.

KAPITEL IV.

Verkehrsdienst.

Keine Bemerkung.

KAPITEL V.

Zugförderungs- und Werkstättendienst.

Abschreibung vom Fahrpark. — Ausser den Kosten der Zugförderung, der Erhaltung und der Umgestaltung der Lokomotiven, Tender, Personen- und Lastwägen beider Netze, Kosten, welche in den Büchern mit einer Summe von 12,209,526 Franken erscheinen, ist das Kapitel „Fahrpark“ noch obendrein mit einem Posten von 3,042,380·94 Franken für Amortisation des Werthes von 33 Lokomotiven sammt Tendern, und von 164 Personen- und Lastwägen des alten Netzes belastet worden.

Da laut Art. 12 des Dekretes vom 6. Mai 1863 die jährlichen Betriebsauslagen alle in einem Nützlichkeitszweck für ordentliche und ausserordentliche Erhaltung gemachten Auslagen, mit alleiniger Ausnahme der auf Baurechnung gehörigen Ausgaben, enthalten sollen, so ist kein Zweifel darüber, dass, falls die fraglichen 33 Maschinen und 164 Wägen kassirt und durch neue Fahrzeuge ersetzt worden wären, die Betriebsrechnung diese Neuanschaffung, nach Abzug des Verkaufswerthes des alten Materiales, tragen müsste.

Allein aus der Erhebung der Thatsachen geht hervor, dass diese amortisirten Betriebsmittel nicht ausser Dienst gesetzt worden sind, dass sie noch zirkuliren und somit auch nicht ersetzt worden sind. Die Summe von 3,042,380·94 Franken ist also im Jahre 1865 zu thatsächlichen Neuherstellungen nicht verwendet worden.

Die Gesellschaft erläutert, diese Summe entspreche der jährlichen Abnützung ihres gesammten Fahrparkes und stelle die Differenz vor zwischen seinem Werthe am 1. Jänner 1865 und seinem Werthe am 31. Dezember 1865.

Am 31. Dezember 1864 hatte der Fahrpark, laut Baurechnung des alten Netzes, einen Werth von	66,096,162·72	Franken
Die Gesellschaft nimmt an, derselbe habe in Folge des Betriebes im Jahre 1865 eine Einbusse erlitten von ungefähr 5%, genau . .	3,042,380·94	„
Diese Summe wurde in die Betriebsrechnung eingestellt.		
Der Werth des Fahrparkes am 31. Dezember 1865 betrug also nur noch	63,053,781·78	„
und wenn derselbe mit	63,390,456·56	„
in die Bilanz an jenem Tage eingetragen ist, so erklärt sich die Differenz von	336,674·78	Franken

aus verschiedenen, im Laufe des Jahres ausgeführten Umgestaltungsarbeiten, welche den Kapitalswerth gewisser Lokomotiven um ebenso viel erhöht haben.

Die im Jahre 1865 vorgenommene Abschreibung hat also in Wirklichkeit den Inventarwerth des Fahrparkes nur um

3,042,380·94 — 336,674·78 = 2,705,706·16 Fr.

herabgemindert.

Eine der Wirkungen dieser Operation war, das Baukapital des alten Netzes um 2,705,706·16, und in Folge dessen die von dem vorbehaltenen Reineinkommen zu tragenden Anlehenslasten um rund 150,000 Franken zu vermindern.

Die Kommission hielt sich verpflichtet, zu untersuchen, ob diese Rechnungslegung der Gesellschaft mit dem Wortlaut und Geiste der Garantieverträge vereinbar sei.

Zur Begründung der fraglichen Methode haben der Herr Generalbevollmächtigte und der Herr Direktor der Gesellschaft in ihren schriftlichen und mündlichen Aeusserungen nachstehende Rücksichten geltend gemacht:

„Wo immer in der Industrie ein vergängliches Betriebsmaterial „zur Verwendung kommt, muss dasselbe amortisirt werden. Um das „Reinerträgniss zu ermitteln, muss zu den übrigen jährlichen Kosten „eine der Abnützung entsprechende Quote geschlagen werden. Diese „Quote ist von dem ursprünglichen Werthe des Betriebsmaterials ab„zuschreiben, mit anderen Worten dem Baukapitalkonto gut zu bringen.

„Der dienstthuende Fahrpark hat am 31. Dezember nicht den„selben Werth wie am 1. Jänner desselben Jahrgangs; er hat sich „um die entsprechende Abnützung entwerthet. Wenn also in den „Büchern für die Betriebsmittel derselbe Werth aufrecht erhalten „würde, so geschähe dies im schreienden Widerspruch mit den „Thatsachen.

„Jede Rollfuhr- oder Eilwagen-Unternehmung, jede Seetrans„portanstalt u. s. w., welche im Laufe eines Jahres ihre Betriebsmittel „nicht vermehrt hat, stellt mit Jahresschluss ein minder bewerthetes „Inventar auf, als am verflossenen Neujahr. Die Differenz entspricht „der jährlichen Abnützung. Die Orleans-Gesellschaft darf sich dieser „allgemeinen Regel, welche für alle mit Betriebsmitteln arbeitenden „Unternehmungen gilt, nicht entziehen.

„Die jährliche Abnützung ist also unstreitig eine vollbrachte „Thatsache, und die entsprechende Betriebsausgabe ist, laut Art. 12 „des Dekretes vom 6. Mai 1863, in die jährlichen Erhaltungs- und „Betriebskosten einzubegreifen.

„Es ist kein Grund, eine Unterscheidung zu machen zwischen „den Erneuerungskosten für solche Betriebsmittel, welche ausser Dienst „gebracht und von Fabrikanten ersetzt worden sind, und zwischen den „einfach vom Baukapital abgeschriebenen Kosten. Denn in einem Falle „wie in dem andern ist die Ausgabe eine vollbrachte, wenn auch nicht „bezahlte Thatsache und gehört also in die Betriebsauslagen des Jahr„ganges.

„Was die Bemessung der Abnützung pro 1865 auf die Ziffer „von 3,042,380·94 Franken anbelangt, so ist es allerdings richtig, dass „die Erfahrung im Eisenbahnwesen nicht alt genug ist, um die Dauer „des Betriebsmaterials mit mathematischer Schärfe und apodiktischer „Gewissheit bestimmen zu können, aber die Gesellschaft nimmt diese „Dauer zu 24 Jahren an, und die Ziffer von 3,042,380·94 Franken „bildet nicht einmal den 24. Theil des seit Anbeginn auf Ankauf des „Fahrparks verwendeten Kapitals von 72,992,222·37 Franken.

„Es ist auch keine Neuerung, die die Gesellschaft mit dem Jahre „1865 getroffen hat; sie hat einfach ihre alten Ueberlieferungen fort- „gesetzt, indem sie jedes Jahr durch den Betrieb zahlen liess, was der- „selbe verbrauchte.

„Am 1. Jänner 1865, am Tage des Inslebentretens der Staats- „garantie, hatte die Gesellschaft mittelst Abzügen von ihren jährlichen „Reinerträgnissen bereits einen Gesammtbetrag von 15,851,364·28 „Franken in Abschreibung gebracht.

„Wenn dieses Verfahren, welches die Gesellschaft für das allein „richtige, den Grundsätzen einer gesunden Wirthschaft entsprechende „hält, nicht zugelassen würde, müsste nichtsdestoweniger zu der „Erneuerung der durch den Betrieb ausser Gebrauch kommenden Ma- „schinen und Wägen geschritten werden.

„Was wäre die Folge dieser Methode? Ein grosser Theil des „jetzt auf dem Gesammtnetze in Verwendung stehenden Fahrparks „wurde in den Jahren 1852 und 1853, zur Zeit der Fusion der Gesellschaf- „ten von Paris nach Orleans, von Tours nach Nantes, von Tours nach „Bordeaux u. s. w. gebaut; er war also im Jahre 1865 erst 12 bis 13 „Jahre alt, und da er sorgfältig erhalten wird, leistete er damals und „leistet er auch heute noch fast dieselben Dienste wie ein neuer „Fahrpark. Ohne merklich herunterzukommen, wird unser Fahrpark „noch eine Reihe von Jahren Dienst leisten, aber dann wird die Periode „der Erneuerung kommen, und dieser Zeitpunkt wird für eine grosse „Zahl unserer Fahrzeuge, die dasselbe Alter haben, derselbe sein.

„Wollte man nun jedem Betriebsjahr nur denjenigen Theil der „Betriebsmittel zur Last schreiben, welcher faktisch zur Auswechslung „gelangt, so würde man die ungereimtesten Resultate bekommen. Jedes „Jahr würde seinen wirklichen Antheil an der Abnützung nicht tragen. „Einzelne Jahrgänge würden gar nichts zahlen; andere würden „überbürdet.

„Im Laufe der Zeit werden sich die grossen Unebenheiten ohne „Zweifel abstumpfen und man wird einen stetigen Gang erreichen, „bei dem alsdann die jährliche Abnützung der jährlichen Erneuerung „so ziemlich entsprechen wird. Begreiflich aber wird die Dauer der „Uebergangsperiode sehr verschiedenartig sein. Einzelne Gesellschaften „haben vielleicht den stetigen Gang schon erreicht, aber bei der Orleans-„Gesellschaft ist dies sicherlich nicht der Fall.

„Im Interesse des Aerars selbst dürfte es gelegen sein, nicht „einzelne Jahre mit allzu grossen Erneuerungen zu belasten. In der „That wäre sonst zu befürchten, dass von dem Erträgniss des alten „Netzes gar nichts zum Uebergiessen übrig bleibe und dass alsdann „der für das neue Netz zu leistende Garantievorschuss eine unge-„ahnte Höhe erreiche.“ —

Die Kommission erkennt an, dass das von der Orleans-Gesellschaft zur Erneuerung ihres Fahrparks gepflogene Verfahren bis zum Jahre 1865 seine Vortheile haben konnte, aber sie hält die Aufrechterhaltung desselben nicht für vereinbar mit den in Betreff der Leistung der Staatsgarantie festgestellten Bedingungen.

Erstlich scheint es nicht zulässig, jenen Abzug von den Betriebseinnahmen zu Gunsten des Anlagekapitals als eine wirkliche Amortisation zu betrachten; denn in Folge der Art und Weise der Inanspruchnahme der Staatsgarantie erhöht sich der Betrag der letzteren eben um den Betrag des Abzugs, die Schuld der Gesellschaft an den Staat wächst in demselben Maasse, und die gesellschaftliche Gesammtschuld bleibt nach und vor der Operation dieselbe.

Zweitens würde der von der Gesellschaft geschaffene Fahrpark-Reservefonds doch im Grunde nur durch die Staatszuschüsse gespeist, und da darüber keinerlei Vorschrift besteht, so wäre die Gesellschaft in der Lage, die Höhe derselben willkürlich zu bemessen und darüber bis zum Tage der Verwendung zu verfügen. Das Dekret vom Jahre 1863, welches die in Rechnung zu stellenden Ausgaben näher bezeichnet hat, kennt eine derartige Operation nicht, und diese Operation hätte zur Folge, wegen einer erst zukünftigen Auslage die gegenwärtigen Lasten, welche die Garantie dem Staate auferlegt, zu erhöhen.

Nach dem Wortlaut dieses Dekretes dürfen nur gemachte Ausgaben, d. h. faktisch für die Bahnerhaltung und die Erneuerung der Betriebsmittel ausbezahlte Summen in die Betriebsrechnung eingestellt werden, und letztere Eigenschaft kann der von der Orleans-Gesellschaft dem Anlagekapital gut gebrachten Summe keineswegs zuerkannt werden,

Die Gesellschaft selbst hat zugegeben, dass in einer Reihe von Jahren ein ruhigerer Gang eintreten werde, und dass allsdann die jährliche Erneuerung des Fahrparks seiner jährlichen Abnützung ziemlich das Gleichgewicht halten werde. Bis dahin mögen immerhin die nöthig werdenden Erneuerungen ausnahmsweise ein und das andere Betriebsjahr überlasten, allein diese ausserordentlichen Ausgaben werden vielleicht erst nach einer Reihe von Jahren eintreten und alsdann möglicherweise durch den Zuwachs der Betriebseinnahmen gedeckt werden.

Die Kommission glaubt beifügen zu sollen, dass von allen die Staatsgarantie in Anspruch nehmenden Gesellschaften die Orleans-Bahn die einzige ist, welche das fragliche Abschreibungssystem befürwortet; bei allen übrigen Bahnen begreifen die Fahrparkerneuerungsauslagen nur die faktisch vorgenommenen Erneuerungen [1]).

Aus diesen Gründen hat die Kommission die unter dem Titel „Erneuerung der Betriebsmittel" von der Gesellschaft eingestellte Provision aus der Betriebsrechnung gestrichen.

---

[1]) In einer autografirten Note vom 15. August 1874 stösst Herr Marié, der Maschinendirektor der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahngesellschaft, welche die Staatsgarantie nicht in Anspruch nimmt und bis dahin nach dem von der Kommission empfohlenen System verfuhr, einen Nothschrei aus. Er denkt mit Unruhe an den herannahenden Zeitpunkt, wo ein merklicher Theil des ihm anvertrauten Fahrparks, dessen Anschaffungswerth sich Ende 1873 auf 322 Millionen belief, auf einmal die Ausserdienstsetzung erheischen wird und erinnert nebenbei an die übrigen stetig an der Dividende zehrenden Uebel, als: Steigen der Löhne, der Kohlen- und Materialpreise, die grössere Schwierigkeit der Zugförderung auf den noch zu eröffnenden Linien, die Theilung des Verkehrs mit Parallel-Bahnen u. s. w. Herr Marié empfiehlt schliesslich seinem Verwaltungsrath nachstehende Mittel:

„Errichtung einer eigenen Fahrpark-Erneuerungskasse, welche durch Einlagen „zu speisen wäre, um deren Betrag die Auslagen für Zugförderung und Werkstätten in „der Betriebsrechnung erhöht würden.

„Diese Erneuerungskasse hätte ihre verfügbaren Gelder in Obligationen anzulegen „oder entsprechende Zinsen dafür aus der Betriebskasse zu erhalten.

„Dieselbe hätte alle Fahrpark-Umgestaltungen oder Erneuerungen zu bestreiten, „dürfte aber nur auf Grund eines ausdrücklichen, von Fall zu Fall von dem Verwal-„tungsrath zu fassenden Beschlusses in Anspruch genommen werden.

„Die jährlichen Einzahlungen hätten zu bestehen:

„*a)* für die jährliche fortlaufende Abnützung während der ersten dreissigjährigen „Periode aus 1·25% des vom Vorjahr übrig bleibenden Inventarwerths;

„*b)* um die bisherige Versäumniss wieder gut zu machen, während der von der be-„sagten Periode noch abzulaufenden letzten 19 Jahre, aus einer weiteren Jahresrate von „1,590,000 Franken." A. d. H.

KAPITEL VI.

Bahnerhaltung.

Die Prüfung der Rechnungen dieses Dienstzweiges hat zu einer Frage Anlass gegeben, welche wohl fast alljährlich wiederkehren dürfte und die an der Bahn sowohl als an den Hochbauten ausgeführten Arbeiten betrifft.

In welchem Fall gehören die betreffenden Kosten auf den Baukonto? In welchem Fall in die Betriebsrechnung?

1. Unterbau. — Laut Art. 1 des Dekrets vom Jahre 1863 hat die Baurechnung der Linien des neuen Netzes drei Fünftel der Erhaltungskosten des Unter- und Oberbaues während des ersten Betriebsjahres (vom Neujahr nach der Eröffnung an gerechnet) zu tragen. Daraus scheint hervorzugehen, dass nach Ablauf dieser Frist die Baurechnung nur noch Vollendungsbauten oder (in Folge ungenügender Einrichtungen) Ergänzungsbauten zu tragen haben könne.

Indem die Gesellschaft dem Ausdruck „Vollendungsbauten" eine etwas weite Auslegung gab, verbuchte sie auf die Baurechnung der eröffneten Linien des neuen Netzes, für 1865 sowohl als die Vorjahre, gewisse Ausgaben für Befestigung von Bahneinschnitten, Nachfüllung von Dämmen, Ausführung von Böschungspflastern u. s. w., welche ihrer Natur nach richtiger in die Betriebsrechnung gehören.

Das Bestreben, die Betriebsrechnung ohnedies wenig ertragsfähiger Linien nicht allzu sehr zu belasten, scheint zu dieser zeitweisen Ausserachtlassung der Vorschriften geführt zu haben, zu welcher aber jetzt keinerlei Anlass mehr vorhanden ist.

Die Kommission hat die vollbrachten Thatsachen zugelassen, jedoch der Gesellschaft empfohlen, künftig die Kontirung genau vorzunehmen.

2. Stationsgebäude und Nebengeleise. — Für Abänderung, Verbesserung und Erweiterung der Bahnhöfe, Geleise und Kunstbauten sind im Jahre 1865 auf beiden Netzen 286,152·27 Franken verausgabt worden. Davon entfallen auf das neue Netz nur rund 8,500 Franken.

Bei näherer Untersuchung dieser Ausgaben stellt sich heraus, dass sie sich hauptsächlich auf Aenderungen in der inneren Eintheilung der Gebäude, Ersetzung alter Bahneinrichtungen durch neue, bessere Systeme, Verlängerung von Nebengeleisen u. s. w. beziehen.

Da diese Umgestaltungen die Erleichterung und Verwohlfeilung des Betriebes bezweckten, so war es naturgemäss, die daraus erwachsenen Kosten der Betriebsrechnung zu belasten.

Die Kommission war aber der Ansicht, dass die auf Erweiterungsbauten in den Bahnhöfen, auf Anlage neuer Geleise bezüglichen Auslagen von der Betriebsrechnung auf die Baurechnung zu übertragen seien.

Die derartigen Auslagen sind für das Jahr 1865 zwar nicht bedeutend, die Kommission glaubte aber von Anfang an die Grundsätze zur Geltung bringen zu sollen, nach welchen die Kontirung in den folgenden Jahren vorzunehmen sein wird.

Die Zweifel, welche über die Kontirung hätten auftauchen können, sind durch den Art. 8 der neuen Verträge vollständig behoben. Dieser Artikel zählt die Erweiterung der Bahnhöfe, die Vermehrung des Fahrparks, die Herstellung des zweiten Hauptgeleises oder neuer Nebengeleise denjenigen Ergänzungsbauten zu, welche über Ermächtigung des Staatsrathes auf die Baurechnung des neuen Netzes gebucht werden dürfen.

Nachstehende Bauausführungen, nämlich:

		Franken
Station Etampes:	Eilgutsschuppen, Abschlagszahlung	13,421·69
„ Onzain:	Neuer Güterschuppen	10,520·70
„ Orleans:	Anbau an das Materialmagazin	5,492·98
	Erbauung eines Handelslokals	4,395·98
„ Saumur:	Erbauung eines neuen Güterschuppens und neuer Kanzleien, Abschlagszahlung	4,500·—
„ Surgère:	Verlängerung des Güterschuppens, Abschlagszahlung	3,076·13
	Zusammen.	41,407·48

wurden deshalb von der Betriebsrechnung in die Baurechnung übertragen.

Die Gesellschaft hatte eingewendet, dass diese Ausgaben nicht wichtig genug seien, um unter jene aufgenommen zu werden, welche dem Staatsrathe vorzulegen sind. Es wäre, meint die Gesellschaft, angezeigt, eine Grenze festzusetzen, z. B. 40- oder 50,000 Franken, von welcher angefangen die vorherige Genehmigung des Staatsrathes eingeholt werden müsste, während Bauausführungen geringerer Wichtigkeit einfach auf die Betriebsrechnung gesetzt würden.

Dem entgegen wurde angenommen, dass die Natur, nicht der Betrag der Bauten in Betreff der Befragung des Staatsrathes maassgebend sei, und dass es ja der Gesellschaft freistehe, um nicht gar zu oft einschreiten zu müssen, die kleineren Bauausführungen in einer einzigen Eingabe zusammenzufassen.

3. Ein Buchungsfehler. — Die Gesellschaft legt alljährlich 2·6 Perzent ihrer Roheinnahmen zu Gunsten eines Versicherungsfondes, welcher die Brandschäden zu decken hat, bei Seite.

Folgerichtig hat dieser Fond alle behufs Wiederherstellung abgebrannter Gebäude gemachten Ausgaben zu bestreiten.

Nun sind aber in den Bahnerhaltungskosten des Jahres 1865 1,745·65 Franken für Wiederaufbau des abgebrannten Wächterhauses Nr. 101 enthalten. Diese Summe wurde gestrichen.

4. Erneuerung der Geleise. — In Befolgung derselben Methode, welche oben aus Anlass des Fahrparkes erläutert worden, hat die Gesellschaft für Geleise-Abnützung der Bahnen des alten Netzes in die Betriebsrechnung pro 1865 3 Millionen eingestellt.

Nur waltet dabei der Unterschied ob, dass, während der Fahrpark, obwohl entwerthet, keinen Theil des für ihn bestimmten Abzuges durch wirkliche Erneuerungsauslagen in Anspruch nimmt, die Erneuerung der Geleise, welche viel vergänglicher sind, bereits jährlich auf eine Länge von je 150 Kilometer thatsächlich durchgeführt wird und so ziemlich denselben Geldbetrag in Anspruch nimmt, auf welchen die Gesellschaft die jährliche Abnützung berechnet.

Im Jahre 1865 sind die thatsächlichen Erneuerungskosten um 278,000 Franken unter der den Betriebseinnahmen entnommenen Summe von 3 Millionen geblieben, und diese Differenz von 278,000 Franken wurde für die in den späteren Jahren vorzunehmenden Erneuerungen bei Seite gelegt.

Nach den von ihren Vertretern gemachten Mittheilungen ist die Gesellschaft gewärtig, dass in nicht langer Zeit die Erneuerungskosten eine bedeutende Steigerung erleiden werden, und hatte beschlossen, dass, so lange dieselben weniger als 3 Millionen per Jahr betragen, die Differenz auf die angegebene Weise zur Entlastung der späteren Jahrgänge aufgesammelt werden solle.

Die im Jahre 1865 bei Seite gelegte Summe von 278,000 Franken hat auch bereits im Jahre 1867 ihre Verwendung gefunden und die Lasten dieses letzteren Betriebsjahres um ebensoviel gemildert.

Nichtsdestoweniger finden die von der Kommission in Betreff der Rückvergütungen und des Fahrparks gefassten Beschlüsse auch auf den Oberbau Anwendung. Sobald die wirkliche Ausgabe nicht mehr als 3,000,000 — 278,000, d. h. 2,722,000 Franken betragen hat, kann nur allein diese letztere Summe bei der Festsetzung des Staatsgarantievorschusses in Rechnung gebracht werden.

5. Vorläufige Bemessung eines Ausgabepostens. — Die Geleise-Erneuerungs-Kosten bestehen hauptsächlich aus der Differenz zwischen dem Anschaffungspreise der neuen Materialien und dem Verkaufspreise der alten, aus den Geleisen ausgehobenen.

Sobald diese Differenz erhoben ist, wird sie zu Lasten des Geleise-Erneuerungs-Fonds gebucht.

Laut verschiedenen gesellschaftlichen Aufschreibungen war mit Ende 1865 eine beträchtliche Quantität alter Geleisebestandtheile vorhanden, welche noch nicht verkauft worden war. Der Minderwerth konnte also auch nicht genau gebucht werden. Er wurde deshalb annähernd abgeschätzt und der Schätzungsbetrag von 750,462·46 Franken unter den Erneuerungskosten für den Jahrgang 1865 verbucht.

Um diesen Vorgang zu rechtfertigen, hat die Gesellschaft dieselben Beweisgründe geltend gemacht wie für die Rückvergütungen. Sie sei verpflichtet, ihre Rechnungen jahrgangweise abzuschliessen; wenn somit eine auf ein Betriebsjahr entfallende Ausgabe beim Rechnungsabschluss nicht liquidirt sei, so müsse sie so annäherungsweise wie möglich eine Provisionsziffer einstellen, welche sodann nach erfolgter Liquidation im Konto der „Abgeschlossenen Jahrgänge" richtig gestellt werde. — — — — — — — — — — — — — — —

Die Kommission war der Ansicht, dass man sich auch nicht ausnahmsweise von dem Grundsatze entfernen solle, dass nur liquidirte und wirklich gemachte Auslagen in die Betriebsrechnung eingestellt werden sollen, und hat die provisionelle Summe von 750,462·46 Franken aus der Betriebsrechnung pro 1865 gestrichen. — — — — — — —

SCHLUSS.

Die Roheinnahmen beider Netze für das Betriebsjahr 1865 sind in den gesellschaftlichen Büchern mit einem Gesammtbetrag von 103,303,297·34 Franken ausgewiesen, nämlich

	Franken
1. Einnahmen des alten Netzes	83,072,778·68
2. Einnahmen des neuen Netzes	19,080,518·66
3. Für die abgetretene Bourbonnais-Linie von der Lyoner Gesellschaft bezahlte Jahresrate	1,150,000·00
Wie oben	103,303,297·34

Die Ausgaben betragen 48,367,112·64 Franken, und zwar

	Franken
Altes Netz	36,817,672·41
Neues Netz	11,549,440·23
Wie oben	48,367,112·64

Nach den im Laufe dieses Berichtes gemachten Bemerkungen sind an diesen gesellschaftlichen Rechnungen nachstehende Richtigstellungen vorzunehmen:

Bezeichnung der Abschnitte dieses Berichtes, welche sich auf die Richtigstellungen beziehen	Altes Netz			Neues Netz	
	Verminderung der Einnahmen	Erhöhung der Einnahmen	Verminderung der Ausgaben	Erhöhung der Einnahmen	Verminderung der Ausgaben
	Franken	Franken	Franken	Franken	Franken
I. Einnahmen.					
Kap. II. Zinsen aus zeitweise angelegten Geldern	74,340·00	—	—	—	—
Kap. III. Provision für Rückvergütungen	—	412,612·63	—	21,159·12	—
II. Ausgaben.					
Kap. I. Titelmanipulationskosten	—	—	9,794·00	—	18,020·00
Kap. II. Stempelpauschale für Privatrealitäten	—	—	23,234·50	—	—
Kap. III. Geldbelohnungen, frühere Jahrgänge betreffend	—	—	24,350·00	—	—
Kap. V. Abschreibung vom Fahrpark	—	—	2,705,706·16	—	—
Kap. VI. Punkt 2. Stations-Erweiterungen	—	—	41,407·48	—	—
Punkt 3. Wiederaufbau eines abgebrannten Gebäudes	—	—	1,745·63	—	—
Punkt 4. Abschreibung für Geleise-Erneuerung	—	—	278,000·00	—	—
Punkt 5. Provision bei Materialverkauf	—	—	750,462·46	—	—
Zusammen	74,340·00	412,612·63	3,834,700·23	21,159·12	18,020·00
Netto-Mehreinnahme	338,272·63				

	Altes Netz		Neues Netz	
	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben
	Franken	Franken	Franken	Franken
Einnahmen und Ausgaben nach den gesellschaftlichen Büchern.....	84,222,778·08	36,817,672·41	19,080,518·66	11,549,440·23
Beantragte Richtigstellungen.....	+ 338,272·63	- 3,834,700·23	+ 21,159·12	— 18,020·00
	84,561.050·71	32,982,972·18	19,101,677·78	11,531,420·23
Reinerträgniss	51,578,078·53		7,570,257·55	
Das für das alte Netz vorbehaltene Reinerträgniss ist auf 27,400 Franken per Kilometer bemessen, weniger je 200 Franken für jede noch nicht dem Betriebe übergebenen 100 Kilometer des neuen Netzes. Da die noch nicht eröffneten Strecken 1,097 Kilometer lang sind, so reduzirt sich das vorbehaltene Reinerträgniss auf 27,400 — 2,194 = 25,206 Franken per Kilometer. Nun beträgt aber im Jahre 1865 die Betriebslänge des alten Netzes 1769 Kilometer, und das vorbehaltene Reinerträgniss beziffert sich also auf 1,769 × 25,206 = ...	44,589,414·00		—	
Rest, welcher auf das neue Netz überzugiessen ist...	6,988,664·53		6,988,664·53	
Summe, welche von der vom Staate garantirten Zinsenlast des neuen Netzes abzuziehen ist			14,558,922·08	

Feststellung

des vom Staate für das Betriebsjahr 1865 zu leistenden Garantievorschusses.

Nach den von der Kommission sowohl in Betreff der mit 31. Dezember 1864 abgeschlossenen Baurechnung [1]), als in Betreff der Betriebsrechnung für das Jahr 1865 beantragten Berichtigungen stellt sich nunmehr der vom Staate zu leistende Garantievorschuss folgendermaassen:

[1]) Die Prüfung dieser Baurechnung war Gegenstand eines früheren, abgesonderten Berichtes. A. d. H.

Baurechnung.

Bezeichnung der Abschnitte des Kommissionsberichtes, welche sich auf die Richtigstellungen beziehen	Neues Netz		Altes Netz
	Linien im Betrieb	Linien im Bau	
	Verminderung der Ausgaben	Erhöhung der Ausgaben	Erhöhung der Ausgaben
	Franken	Franken	Franken
Kap. II. Allgemeine Verwaltungskosten zu Lasten des Eisenwerkes Aubin	26,906·10	—	26,906·10
Kap. III. Vorräthig gebliebene Oberbaumaterialien.....	1,507,508·58	1,507,508·58	—
Kap. VII. Rechnungsfehler bei der Stempelgebühr.....	11,409·96	—	11,409·96
	1,545,824·64	1,507,508·58	38,316.06

Baukosten der im Betrieb befindlichen Linien des Neuen Netzes nach den gesellschaftlichen Büchern vom 31. Dezember 1864 . . . . . 465,873,344·69

Von der Kommission beantragte Abstriche 1,545,824.64

Rest . 464,327,520·05

Die vom Staate garantirten 4·655perzentigen Zinsen aus dieser Summe betragen . . . . . 21,614,446·05

Hievon ab: die oben gefundenen Reineinnahmen . . . 14,558,922·08

Betrag des zu leistenden Staatsgarantievorschusses . . 7,055,523·97

Die Gesellschaft hat als Abschlagungszahlung erhalten . 10,000,000·00

Und hat also zu viel erhalten . . . . . 2,944,476·03

Der Sektions-Präsident des Staatsrathes, Präsident der Kommission:

Léon Cornudet m. p.

Die Kommissionsmitglieder:

Avril m. p., **Bailly** m. p., **Dutilleul** m. p., **Le Breton** m. p.,

Petit-Jean m. p., **Piérard** m. p.

D.

BERICHT

an die

NATIONAL-VERSAMMLUNG

über verschiedene, die Konzession einer

direkten Linie von Calais nach Marseille

betreffende Petitionen, erstattet **im Namen des Eisenbahn- und Verkehrs-Ausschusses** von Herrn **Cézanne.**

(Auszug.)

Meine Herren!

Die Kommission, welche Sie mit der Aufgabe betraut haben, eine Untersuchung über das Eisenbahnwesen im Allgemeinen zu pflegen, erhielt gleich bei Beginn ihrer Arbeiten eine an den Vorsitzenden der Kommission, Herrn Raudot, adressirte, vom 30. Dezember 1871 datirte Eingabe des Herrn Gustave Delahante und seiner Konsorten, der Herren Donon und Gladstone, betreffend die Konzessionirung einer direkten Linie von Calais nach Marseille.

Eine grosse Anzahl von Privat-Petitionen sowohl als Beschlüssen von Munizipal- und Departemental-Räthen, welche das Gesuch des Herrn Delahante befürworteten, wurden Ihrer Kommission unmittelbar überreicht oder von der Nationalversammlung zugewiesen.

Die Wichtigkeit der verlangten Konzession, die zahlreichen, sich daran knüpfenden Interessen und die Erörterungen, deren Gegenstand sie in der Presse bildete, legten der Kommission die Pflicht nahe, die Frage der direkten Eisenbahn von Calais nach Marseille einem gründlichen Studium zu unterwerfen. — — — — — — — —

I.

Erläuterung des Konzessions-Gesuches.

Nach den Akten lassen sich die Angaben der Bittsteller folgendermaassen zusammenfassen:

1. Die bestehenden Eisenbahnen sind ungenügend, insbesondere in der Richtung von Norden nach Süden.

2. Nur die Konkurrenz kann diesem Uebelstande abhelfen.

3. Ohne eine direkte Linie von Calais nach Marseille wird der Transitverkehr zwischen England und dem Oriente für Frankreich verloren- und an Deutschland übergehen.

4. Die Konzession erfordert weder Zinsengarantie noch Subvention; das Kapital wird grösstentheils vom Auslande beigestellt werden. Die Interessen des Staates sowie der bestehenden Gesellschaften werden nicht geschädigt werden; die gegenwärtigen Gesellschaften werden vielmehr ihren Verkehr zunehmen sehen.

5. Die neue Linie wird eine beträchtliche Abkürzung der Fahrzeit für die Route Calais-Marseille zur Folge haben; sie wird dem Publikum in Bezug auf Bequemlichkeit und Sicherheit bedeutende Verbesserungen bieten.

Jede dieser Behauptungen könnte zu langen Erläuterungen Anlass geben; es dürfte aber an dieser Stelle genügen, ohne auf die Einzelheiten der Erforschungen, welche die Kommission angestellt hat, einzugehen, die wichtigsten Gründe zusammenzufassen, welche bei jedem dieser Punkte maassgebend schienen und zu dem Beschlussantrag führten, welchen die Kommission der Nationalversammlung zur Genehmigung unterbreiten zu sollen glaubt.

II.

Ueber die Unzulänglichkeit der bestehenden Eisenbahnen.

Bei dem Eisenbahnverkehr sind zwei sehr verschiedene Zustände zu unterscheiden, welche man nicht zusammenwerfen darf: einerseits die, eine Ausnahme bildenden Krisen, wie z. B. die des Jahres 1871; andrerseits der normale Zustand.

Die Hoffnung, industrielle Krisen durch Vermehrung der Transportmittel vollständig zu verhindern, ist ein vielverbreiteter Irrthum, welchen bestehen zu lassen gefährlich wäre, dem vielmehr jeder überlegende und kluge Geist auf das Entschiedenste entgegentreten muss.

Ob es sich um eine Erwerbsgesellschaft, oder um eine öffentliche Verwaltung, oder um die gesammte Einwohnerschaft eines Landes handelt, immer steht deren Arbeits- und Schaffungsvermögen mit den zu befriedigenden gewöhnlichen, normalen Bedürfnissen nothwendigerweise im Gleichgewichte. Weder die Erwerbsgesellschaft, noch der Staat, noch die Nation sind reich genug, um jene Aktionsmittel und Arbeitswerkzeuge jahrelang unverwendet im Vorrath zu

halten, welche nothwendig wären, um ausserordentlichen, mit dem normalen Zustande ausser allem Verhältniss stehenden und unmöglich vorherzusehenden Bedürfnissen, mit einem Worte: einer Krise, plötzlich Genüge zu leisten. Der Kapitalsaufwand, welchen eine Nation zu machen hätte, um sich gegen jede Handelskrise, so gewaltig sie auch sein möchte, sicherzustellen, wäre unheilbringender als die Krise selbst.

Was die Krise des Jahres 1871 betrifft, so sind ihre Ursachen nur zu leicht erkennbar. Der Krieg hatte den Handelsverkehr während mehrerer Monate unterbrochen und erheischte spezielle Transporte; grosse Massen von Menschen und Sachen waren gewaltsam versetzt worden; die Wege und Fahrzeuge waren zu Grunde gerichtet, zertrümmert oder konfiszirt, und als plötzlich der Friede die Schleusen wieder öffnete, brach ein unwiderstehlicher Strom herein. Mit den noch nicht wieder hergestellten Transportmitteln sollte Alles wieder an seinen Platz gestellt, sollten die Sammelplätze, an welchen sich die Frachten seit Monaten gehäuft hatten, auf einmal entleert und die erschöpften Magazine wieder neu gefüllt werden.

Die Krise war unvermeidlich; sie stand im Verhältniss zur Grösse der Ereignisse, welchen sie entstammte; sie hauste in Frankreich, in der Schweiz, in Belgien, in Deutschland, in England, und fast in allen Parlamenten Europa's ertönten die durch empfindliche Leiden verursachten Klagerufe des Handels.

Man muss auch berücksichtigen, dass der Frachtenverkehr nicht von den Eisenbahngesellschaften allein abhängt; es kommt z. B. vor, dass, wenn eine reiche Ernte in Frankreich und eine Missernte in England eine starke Ausfuhr hervorruft, der Verkehr durch die Schiffahrtsverhältnisse gehemmt wird — ein Fall, welcher sich rücksichtlich gewisser Linien erst vor Kurzem ereignet hat; es ist dann nicht der Waggon oder die Station, woran es mangelt, sondern das Schiff oder der Hafen. Ein anderes Mal wird die Eisenbahn durch den Mangel des Pferdefuhrwerkes für die Zu- und Abstreifung der Güter aufgehalten. Noch im gegenwärtigen Augenblicke ist der grosse Kohlenmangel eine beständige Verlegenheit für die Transport-Industrie.

Es wäre daher eine grosse Ungerechtigkeit, die Eisenbahn-Verwaltungen, mögen sie nun gross oder klein, mögen sie sich in den Händen des Staates oder von Gesellschaften befinden, für die aus einer ausserordentlichen Krise hervorgehenden Uebelstände allein verantwortlich zu machen; ebenso ungerecht wäre es, wollte man von der Pariser Fiakergesellschaft verlangen, das ganze Jahr hindurch jenes Material und Personal zu unterhalten, welche für die ausserordentlichen

Bedürfnisse des Neujahrsfestes erforderlich wären. Gerade so gut könnte man von der Stadt Paris selbst verlangen, ihre Strassen so weit zu erbreitern, dass dieselben nicht blos für den gewöhnlichen Verkehr, sondern auch für jene Volksmassen genügen, welche sich zu Zeiten nationaler Aufregungen in Bewegung setzen.

Wenn man, abgesehen von den eigentlichen Krisen, welche der Polemik ein ausgiebiges Material für leidenschaftliche Uebertreibungen, aber nur wenig ausreichende Bestimmungsgründe liefern, den normalen Zustand der Eisenbahnen in's Auge fasst, so muss man anerkennen, dass das französische Bahnnetz zahlreiche und schleunige Verbesserungen erfordert. Man wird zunächst einer grossen Anzahl von Lücken gewahr, d. h. solcher Gebietstheile, welche entweder aller Eisenbahnen entbehren oder nur in unzureichendem Maasse mit Bahnen versehen sind. Was jedoch bei dieser Prüfung am meisten überrascht, ist, dass dieser Mangel sich in gewissen Punkten konzentrirt, welche in dem Bahnnetze gleichsam Engpässe bilden, die der Verstopfung ausgesetzt sind und deren Stockung sich weithin auf allen einmündenden Linien fühlbar macht. Die Krise des Jahres 1871 hat in dieser Beziehung mehr als eine nützliche Lehre geboten; sie hat manchen dieser besonders schwachen Punkte an's Licht gebracht.

Prüfen wir in dieser Rücksicht die bestehende Linie von Calais nach Marseille:

Nordbahn-Netz. — Zwischen Calais und Amiens bestehen zwei verschiedene Linien, die eine über Boulogne, die andere über Arras. Der Verkehr dieser beiden Linien liefert per Kilometer eine jährliche Brutto-Einnahme, und zwar:

für die Linie über Arras, welche den Verkehr des französisch-belgischen Kohlenbeckens inne hat, von höchstens 62,000 Fr.
und für die Linie über Boulogne, welche ausschliesslich dem Verkehre von Calais nach Dover dient, von höchstens . . . . . 43,000 «

Diese Zahlen beweisen, dass sich auf dieser Bahnstrecke die Nothwendigkeit einer dritten Linie nicht fühlbar macht, nachdem strenggenommen eine einzige Linie den Verkehr, welcher sich gegenwärtig auf zwei Zweige vertheilt, zu bewältigen im Stande wäre. Die eigentliche Ursache der Schwierigkeiten, welche sich nach dieser Seite hin herausgestellt haben, liegt in der Mangelhaftigkeit der Bahnhöfe in Boulogne, Calais, Dünkirchen und Amiens. Es sind dies lokale Uebelstände, welche beseitigt werden können, ohne dass man sich in die ungeheuren Kosten einer dritten Linie stürzt, insbesondere in einem Momente, wo Frankreich für so viele dringendere Ausgaben aufzukommen

hat. Die Unnöthigkeit einer dritten Linie in diesen Gegenden wird auch vom Generalrathe des Departements Pas-de-Calais in folgenden Worten anerkannt:

„Die Nothwendigkeit der verlangten Linie, mindestens rück-
„sichtlich des Departements, scheint der Kommission nicht erwiesen
„zu sein. Im Departement Pas-de-Calais wäre die Linie in ihrer ganzen
„Länge eine Parallelbahn zu bestehenden Linien und würde der Be-
„völkerung keine Dienste leisten. Die Kommission glaubt, dass dieses
„Konzessionsgesuch nicht in Erwägung zu ziehen sei."

Zwischen Amiens und Creil beträgt die jährliche Einnahme per Kilometer ..... 122,200 Fr.
zwischen Creil und St. Denis ..... 135,500 „
allein in diesem zweiten Abschnitte vertheilt sich der Verkehr auf zwei Linien, wovon die eine über Pontoise, die andere über Chantilly führt.

Zwischen Amiens und Paris hat also das Nordbahnnetz einen weit lebhafteren Verkehr als zwischen Calais und Amiens; und eben um den Anforderungen dieses gesteigerten Verkehres zu entsprechen, wurde der Nordbahn-Gesellschaft eine schon längst begehrte zweite Linie zwischen Paris und Amiens konzedirt (Gesetz vom 15. Juni 1872).

Man wird also zugeben müssen, dass, nachdem einerseits der Verkehr zwischen Amiens und Calais verhältnissmässig gering ist und andrerseits eine zweite Linie zwischen Amiens und Paris soeben gesetzlich sichergestellt wurde, die Dringlichkeit der Ausgabe mehrerer hundert Millionen zum Bau einer dritten Linie von Calais nach Paris nicht vorhanden ist.

In Paris selbst enthält das Netz der Nordbahn einen jener oben erwähnten schwachen Punkte: der Frachtenbahnhof La Chapelle [1]) ist unzureichend; er verstopft sich leicht, und die Stockung, welche sich von Station zu Station fortpflanzt, lähmt das gesammte Netz. Verlegung der Werkstätten ausserhalb Paris, um für die Frachten den nöthigen Raum zu gewinnen; Herstellung eines ausgedehnten Umladungs- und Rangirbahnhofes ausserhalb der Festungswerke, um die Station La Chapelle von den Anschoppungen des Transit-Verkehres zu befreien; Herstellung einer bequemeren Verbindung zwischen den äusseren Linien und der Gürtelbahn; Anlegung einer äusseren *(extra muros)* Gürtelbahn um die Stadt Paris: dies sind die wichtigsten, rein lokalen und verhältnissmässig wenig kostspieligen Maassregeln,

[1]) Im Innern von Paris, neben der Hauptwerkstätte der Nordbahn. — A. d. H.

welche die Transportfähigkeit des Nordbahnnetzes, ja man kann sagen, des ganzen französischen Bahnnetzes, für welches Paris ein unvermeidlicher, der Verkehrsstockung ausgesetzter Durchgangspunkt ist, beträchtlich vermehren werden.

Netz der Paris-Mittelmeer-Bahn. — Was die Lyon-Marseiller Bahn betrifft, so scheint der Frachtenbahnhof von Bercy [1]) den Bedürfnissen des normalen Verkehres zu genügen. Die Anstände, welche sich im Jahre 1871 ergeben haben, lagen mehr an der Unzulänglichkeit der Abstreifung der Güter, als an der Bahnhof-Anlage. Dieses günstige Verhältniss ist hauptsächlich dem vor Kurzem hergestellten, ausgedehnten (*extra muros*) Bahnhof bei Villeneuve-St. Georges zu verdanken.

Der Verkehr zwischen Villeneuve-St. Georges und St. Germain-du-Mont-d'Or vertheilt sich unter zwei Linien, deren eine durch Burgund und deren andere durch das Bourbonnais führt.

Die Brutto-Einnahme per Kilometer (1869) beläuft sich:
bei der Burgunderbahn auf ..... 139,300 Fr.
„ „ Bourbonnais-Bahn auf ..... 40,300 „

Diese Zahlen sind zwar bedeutend, jedoch von der Grenze der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen noch weit entfernt. Um diese Behauptung zu rechtfertigen, genügen zwei Bemerkungen. Von St. Germain-du-Mont-d'Or, woselbst die Burgunder und die Bourbonnais-Linie sich vereinigen, bis nach Lyon besteht nur eine Bahn; es ist also klar, dass keine der beiden Zweiglinien überlastet sein kann, nachdem ein gemeinschaftlicher Stamm genügt, um beide zu nähren. Es gibt aber noch einen sprechenderen Beweis: dieser gemeinsame Stamm muss nicht nur den vereinigten Verkehrsstrom von Burgund uud aus dem Bourbonnais bewältigen, sondern auch noch den sehr regen Verkehr in sich aufnehmen, welcher von Lyon aus die Richtung gegen Besançon und Mühlhausen verfolgt, und welchen die Gesellschaft nicht über die direkte Linie von Lyon nach Bourg, Poligny u. s. w., sondern der besseren Betriebsverhältnisse wegen über St. Germain, Mâcon, Dôle etc. leitet.

Man sieht sonach, dass dieser Theil des Bahnnetzes ohne Aufwendung der enormen Kosten für eine dritte Linie zwischen Paris und Lyon in hohem Grade dadurch entlastet werden kann, dass 1. der gemeinsame Stamm von St. Germain bis Lyon gespalten

[1]) Gleichfalls im Innern des Festungsgürtels der Hauptstadt. — A. d. H.

und dass 2. der gegenwärtig über die Mâconer Bahn geleitete Verkehr zwischen Lyon und dem Elsass auf die Linie über Bourg zurückgeführt wird.

Lyon ist ebenso wie Paris ein unvermeidlicher und schwieriger Durchgangspunkt, ein zu Verstopfungen Anlass gebender Engpass. Wahrscheinlich werden binnen Kurzem auf diesem Punkte, welcher gewiss Gegenstand der besonderen Aufmerksamkeit des Herrn Staatsbauten-Ministers sein wird, Opfer gebracht werden müssen.

Im Süden von Lyon sind die Verhältnisse weit minder günstig als im Norden, und man kann sagen, dass der durch eine kilometrische Jahreseinnahme von 163,000 Franken repräsentirte Verkehr auf der Linie Lyon-Marseille nicht genügend gesichert ist. Diese Unzulänglichkeit zeigt sich in der Häufigkeit der Verkehrsstockungen in den Stationen dieses Gebietes, und insbesondere in Marseille, Nîmes, Montpellier, Cette u. s. w. Sobald die Krisen häufiger werden, so sind es nicht mehr Krisen, sondern periodische Ereignisse, welche eine Verwaltung berücksichtigen muss, und welche sie beschwören kann. Nun treten aber die Krisen im Languedoc alljährlich ein, und man kann sogar behaupten, dass die Krise seit 2 Jahren dort gar nicht aufgehört habe.

Es ist eine Eigenthümlichkeit aller Linien, welche hauptsächlich dem Transporte landwirthschaftlicher Produkte dienen, dass sie heftigen Schwankungen des Verkehrs ausgesetzt sind, weil letzterer von dem Ausfall der Ernte und von der Jahreszeit abhängig ist. In einem Jahre genügen alle Flotten des Mittelmeeres nicht, um das vom Schwarzen Meere kommende Getreide nach Marseille zu führen; im nächsten Jahre liegt der Getreidehandel ganz darnieder. Während mehrerer Monate ist der Verkehr in Wein gering; sobald jedoch die Weinlese herannaht, bemerken die Winzer plötzlich, dass die Keller geleert werden müssen, um für die neue Ernte Platz zu machen, und dann werden die Bahnhöfe überschwemmt. Diese beiden Verkehrsströme, das Getreide aus dem Mittelmeere und der Wein aus dem Languedoc, begegnen sich gewöhnlich, da sie in derselben Jahreszeit in Fluss kommen; die Gesellschaft, welche die Verantwortlichkeit für diesen ungeheuren Dienstzweig trägt, ist sodann überlastet, und der einzige Weg, auf welchem dieser doppelte Strom abfliessen soll, verstopft sich. — Ein Blick auf die Karte zeigt unmittelbar diese Unzulänglichkeit. Im Rhone-Thal besteht nur eine einzige Linie, und in dem ausgedehnten Vierecke, welches sich von dem Isère-Fluss an das Mittelmeer, von der Rhone an die Alpen erstreckt, ist noch keine andere Linie fertig. Während Italien 8 verschiedene

Zweigbahnen gegen die französische Grenze vorgeschoben hat, hat Frankreich in der Richtung gegen die Alpengrenze nur 2 Linien, die eine durch den Mont-Cenis, die andere längs des Meeresufers gebaut. —

Eine einzige Linie, die Bahn von Tarascon nach Lyon, muss gegenwärtig die gesammten Verkehrsbeziehungen von Marseille mit nahezu ganz Frankreich, mit England, Belgien, der Schweiz, Deutschland und dem Norden von Piemont vermitteln; und diese einzige Linie ist nicht einmal ausschliesslich dem Handel von Marseille gewidmet, sondern zum Theil durch den Verkehr aus dem Languedoc in Anspruch genommen.

Diese Verhältnisse verlangen gebieterisch eine schleunige Abhilfe, deren Grundzüge, ohne einen Irrthum befürchten zu müssen, sich in folgender Weise skizziren lassen:

1. Wären die Bahnhöfe von Montpellier und Nîmes bedeutend zu vergrössern und überhaupt die Einrichtung der ganzen Linie Tarascon-Cette, einer der ältesten Frankreichs und welche mit der Entwicklung des von ihr bedienten Gebietes nicht Schritt gehalten hat, zeitgemäss zu erweitern.

2. Wäre von Nîmes nach Lyon auf dem rechten Rhone-Ufer eine zweispurige Bahn mit den möglich günstigsten Richtungs- und Steigungsverhältnissen, mit einem Wort: eine Linie ersten Ranges zu erbauen, welche von der bereits konzessionirten Bahn von Nîmes über Alais nach Pouzin unabhängig und im Stande wäre, das linke Rhone-Ufer von dem Verkehr aus dem Languedoc vollständig zu entlasten. Wenn diese Linie vollendet und zu den beiden schon bestehenden Linien Tarascon-Lyon und Alais-Brioude, sowie zu jener Linie, welche die Südbahn-Gesellschaft gegenwärtig von Béziers in nördlicher Richtung nach Montpellier baut, hinzugekommen sein wird, so werden zwei unabhängige Linien von Lyon an das Mittelmeer und drei unabhängige Linien von Paris an dieses Meer führen.

3. Wäre die vor mehreren Jahren vorzeitig angeregte Idee einer zweiten Einfahrt nach Marseille mittelst einer in einer Hafenstation endigenden und von dem grossen Nerthe-Tunnel unabhängigen Zweigbahn, den gegenwärtigen Verhältnissen angepasst, wieder aufzunehmen. Diese Zweigbahn wäre geeignet, die Kalamität abzuschwächen, welche aus einer durch irgend einen Unfall hervorgerufenen zeitweisen Absperrung des Nerthe-Tunnels entspringen müsste; sie würde eine zweite Verbindung von Marseille mit Lyon auf dem rechten Rhone-Ufer und von Marseille nach dem Languedoc und nach Paris (über Brioude) herstellen. Auch diese Linie sollte mit günstigen Steigungs- und Richtungsverhältnissen gebaut werden.

4. Wäre die im Bau begriffene Linie von Marseille nach Grenoble, wodurch Genf ohne Berührung von Lyon erreicht werden könnte, schleunig ihrer Vollendung zuzuführen. — — — — — — —

5. Sollten keine Opfer gescheut werden, um die Schiffahrt auf der Rhone und Saône, der schönsten Wasserstrasse Frankreichs und der einzigen, welche den Eisenbahnen jener Gebiete eine wirksame Konkurrenz zu machen im Stande wäre, soweit es die natürlichen Verhältnisse nur gestatten, zu verbessern.

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Wenn diese Arbeiten in ihrer Gesammtheit vollendet sein werden, wird Marseille, abgesehen von seiner Verbindung mit dem Meere und der Rhone, der gemeinsame Ausgangspunkt von vier verschiedenen Linien: nach der westlichen Küste, nach Norden (Lyon), nach Nordosten (Grenoble und Schweiz) und nach Osten (Nizza) sein. Und man vergesse nicht, dass alsdann das Languedoc über eine eigene Linie auf dem rechten Rhone-Ufer verfügen und die linke Uferbahn ganz für den Marseiller Verkehr freilassen wird. Welcher Hafen des Mittelländischen Meeres wird alsdann dem reichen und prächtigen Marseille den Rang streitig machen können?

Das vorgeschlagene Projekt der direkten Linie von Calais nach Marseille verwirklicht auch nicht eine einzige Bedingung dieses Programmes; es berührt das rechte Rhone-Ufer nicht und beschränkt sich darauf, die gegenwärtige linksufrige Bahn zu verdoppeln, ohne daselbst irgend ein neues Gebiet für den Verkehr zu erschliessen.

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

III.

Ueber die Eisenbahn-Konkurrenz.

Die freie Konkurrenz wird oft als das wirksamste Hilfsmittel gegen die Unvollkommenheiten unseres gegenwärtigen Eisenbahn-Systemes empfohlen. Abgesehen von den vollbrachten Thatsachen, denen wir gegenüberstehen, abgesehen von den eingegangenen Verpflichtungen, mit einem Worte: abgesehen von der ganzen Vergangenheit, von welcher nothwendigerweise unsere dermaligen Entschliessungen im höchsten Grade abhängen, würde die Konkurrenzfrage, selbst in der Voraussetzung, dass Frankreich in Bezug auf die Wahl eines Eisenbahn-Programmes noch vollkommen freie Hand hätte, eine sorgfältige Prüfung erheischen.

Wer erinnert sich nicht jener beiden mächtigen, in Paris sesshaften Eilwagen-Unternehmungen, welche ehemals den Verkehr aller Hauptstrassen Frankreichs gleichzeitig in Händen hatten: der *Messageries nationales* und der *Messageries Laffitte et Gaillard?* Die Aktionäre, die Beamten, die Gesellschaftsfirma waren bei jeder der beiden Unternehmungen verschieden; machten sich aber die Gesellschaften gegenseitig Konkurrenz — Ihre Wägen hatten die gleichen Abfahrtsstunden, spannten in denselben Ortschaften um, kamen zu gleicher Zeit an, hoben die gleichen Tarife ein; sie unterschieden sich eigentlich nur in dem äusseren Anstrich. Es bestand sonach keine Konkurrenz, sondern Eintracht, gute Harmonie, man könnte fast sagen Assoziation oder dauernde Koalition. Ganz das Gleiche würde unabwendbar auch bei zwei mächtigen, neben einander gestellten, die gleiche Route bedienenden Eisenbahn-Gesellschaften der Fall sein. Es besteht diesbezüglich eine solche Gewissheit, dass selbst Herr Delahante im Schoosse der Kommission keinen Anstand nahm, dieselbe anzuerkennen.

Erwiderte er doch auf eine Anfrage des Kommissions-Mitgliedes, Herrn Arago: „Rücksichtlich der Eisenbahnen sollte man von Kon„kurrenz nicht reden; Tarifkriege bleiben besser ungeführt, und eben „darum habe ich in Betreff der Linie Calais-Marseille nur eine Tarif„ermässigung von 10 Perzent in Aussicht gestellt. Die Tarife würden „nur dann herabgesetzt werden, wenn die eine Gesellschaft hoffen „könnte, sich ihrer Rivalin zu entledigen. In England hat man die „Tarifkriege aufgegeben, und ebenso werden auch wir die Tarife „nicht herabsetzen."

Diese so unumwundene Erklärung entspricht vollkommen den Lehren der Volkswirthschaft. Die Konkurrenz hat wie jede andere Erscheinung ihre Gesetze, und die erste Bedingung ihres Bestehens ist, dass weder ein Interesse noch die Möglichkeit für ihre Beendigung vorhanden sei.

Wenn eine Offertverhandlung über ein auszuführendes Bauwerk oder über eine Lieferung ausgeschrieben und zahlreiche Industrielle eingeladen werden, so findet eine wirkliche Konkurrenz statt. Die Bewerber, welche einander nicht kennen, welche ihre Gewinnstrechnungen abgesondert und nach Maassgabe ihres Fabrikationsmodus aufstellen, treten einzeln und jeder mit einem anderen, möglichst niedrigen Preise in die Wettbewerbung ein; wenn jedoch letztere häufig erneuert wird, so dass die Konkurrenten sich kennen lernen und ein Konsortium bilden können, oder selbst wenn die Offertverhandlung, ohne gerade häufig zu sein, nur von solcher Art ist,

dass die Zahl der sich gegenseitig kennenden Konkurrenten beschränkt bleibt, dann stellt sich sofort das Einvernehmen her, und die Konkurrenz hört auf. Die meisten Eisenbahn-Gesellschaften haben auch aus diesem Grunde die öffentlichen Offertverhandlungen für die Lieferung von Schienen, Lokomotiven u. s. w. aufgegeben und ziehen die Vergebung der betreffenden Lieferungen auf Grund direkter Unterhandlungen vor. Auch in andern Industriezweigen sind Beispiele der Verständigung nicht selten. Sieht man doch in vielen Städten, wie für gewisse Artikel dem Publikum in allen Kaufläden dieselben Preise aufgedrungen werden!

Die Konkurrenz, welche von den Volkswirthschaftslehrern mit Recht als der natürliche Zustand der Industrie, als der unumschränkte Regulator der einander gegenüber stehenden Bewerbungen, als die fruchtbare Quelle des Fortschrittes dargestellt wird, die Konkurrenz findet sonach in der Macht der Umstände und selbst in der den Interessen gewährten Freiheit ihre Grenzen.

„Es gibt Fälle", sagt John Stuart Mill, „wo der mit irgend „einem Dienste betraute Geschäftsmann, welcher Art er auch sein „mag, durch die Natur der Dinge gesichert ist, allein in Thätigkeit „zu sein. In solchen Fällen ist es unmöglich, zu verhindern, dass ein „thatsächliches Monopol, mit der Macht ausgerüstet, die Gemeinschaft zu besteuern, sich bilde. Dann ist es Pflicht der Regierung, „entweder diesen Dienst den dem allgemeinen Vortheil entsprechenden „Bedingungen zu unterwerfen, oder sich selbst den nöthigen Einfluss „zu wahren, um die Vortheile des Monopols der Gemeinschaft zuzuwenden. Dies ist der Fall bei einem Kanal, bei einer Strasse, bei „einer Eisenbahn."

So ist auch, wenn statt einer einzigen Eisenbahn-Gesellschaft in einem und demselben Lande zwei für eine lange Dauer gebildete Gesellschaften, welche den Verkehr derselben Route besorgen und die volle Freiheit, sich gegenseitig zu verständigen, besitzen, das Einvernehmen gewiss und unvermeidlich.

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Die einzige wirksame Konkurrenz, welche den Eisenbahnen entgegengestellt werden kann, ist für kurze Distanzen und geringe Lasten die der Landstrassen, für grosse Transporte die der Wasserstrassen. Hiebei ist es jedoch unerlässlich, dass diese konkurrirenden Verkehrswege öffentliche, d. h. jedem Fuhrwerke, beziehungsweise jedem Schiffe zugänglich bleiben. Nur unter diesen Bedingungen ist die Konkurrenz vorhanden. In der That finden die zahlreichen Gewerbsleute,

welche mit ihren eigenen Schiffen oder Fuhrwerken und mit Beihilfe ihrer Familie [1]) selbst Verfrachtungen besorgen, hierin eine Grundlage des Erwerbes, und vermöge der durch das persönliche Interesse angespornten Regsamkeit begnügen sie sich mit geringem Verdienste. So hält theils im Innern des Landes, theils längs der Kanäle und Meeresküste eine ganze Bevölkerung von Fuhrleuten, Schiffern und Küstenfahrern die Eisenbahn-Gesellschaften in Schach. Es ist sonach eine unbedingte Pflicht der Landesvertretung, über die gute Erhaltung und die Verbesserung der Wasserstrassen zu wachen, damit die den Eisenbahnen gemachte, auf der Unmöglichkeit einer Verabredung zwischen so zahlreichen Personen und so verschiedenen Transportmitteln beruhende, heilsame Konkurrenz gekräftigt werde.

Wenn die Gesellschaften der Ost-, West- und Nordbahn die deutsche, belgische und englische Kohle mit stark reduzirten Tarifen nach Paris führen, so geschieht dies nicht in Folge gegenseitiger Konkurrenz, sondern weil sie gegen die Wasserstrassen und gegen die von einzelnen Personen betriebene Schiffahrt ankämpfen müssen.

Von der Konkurrenz in Amerika. — Amerika, der klassische Boden der freien Konkurrenz, bestätigt diese Behauptungen mit aller Bestimmtheit. Das amerikanische Eisenbahnnetz soll unter mehr als 900 Gesellschaften vertheilt sein; allein es haben sich mächtige Konsortien gebildet, und es lassen sich hierunter solche anführen, welche mehrere tausend Kilometer Bahnen und Kanäle, sowie auch bedeutende Kohlenwerke in ihren Händen vereinigt haben, derart, dass in diesem Lande die unbeschränkte Freiheit Monopole hervorgerufen hat, welche in Frankreich nicht geduldet würden.

In neuerer Zeit macht sich in Amerika eine sehr lebhafte Bewegung der öffentlichen Meinung zu Gunsten einer Reform des bisher bei den Eisenbahnen verfolgten Systems geltend. Amerika strebt darnach, sich dem französischen System anzuschliessen, und was die Kanäle betrifft, so betrachtet es dieselben als das einzige Konkurrenzmittel gegenüber den Eisenbahnen. Deshalb machen auch gewisse Staaten Anstrengungen, um von staatswegen Kanäle zu bauen und zu verwalten.

Wir führen diesbezüglich folgende Stelle jenes interessanten Berichtes an, welchen unser Kollege, Herr Legrand, im Namen unserer Kommission über die Kanäle der Vereinigten Staaten erstattet hat: „Die Amerikaner scheinen besser als die Engländer begriffen

[1]) Viele französische Fluss- und Kanal-Schifferfamilien haben keine andere Wohnung als ihr Schiff. A. d. H.

„zu haben, wie wichtig es ist, die Wasserstrassen als öffentliches Gut „zu behandeln und dieselben so den nebenbuhlerischen Einflüssen zu „entziehen, welche das Gesetz zwar als strafbar erklären kann, gegen „welche es jedoch aufzukommen nicht die Macht besitzt."

— — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Von der Konkurrenz in England. — In England hat die freie Konkurrenz ähnliche Resultate hervorgebracht; Herr Delahante konstatirt, dass die Konkurrenz die englischen Tarife nicht zum Sinken gebracht habe; er hätte hinzufügen sollen, dass sie sehr oft eine Erhöhung derselben zur Folge gehabt [1]).

— — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Von der Konkurrenz in Belgien. — In Belgien spricht sich der Staatsbauten-Minister in einem im Jahre 1870 den beiden Kammern vorgelegten und von diesen angenommenen Gesetzentwurfe folgendermaassen aus:

„Man glaubte in Belgien, wie in England, dass, um billige „Frachten zu erzielen, es nöthig sei, das Monopol der Eisenbahnen „zu verhindern; dass es unbedingt geboten sei, den bestehenden „Eisenbahnen Konkurrenzbahnen entgegenzusetzen. Nun zeigt aber „die Erfahrung, dass die Konkurrenz der Eisenbahnen gerade das „Gegentheil des angestrebten Zweckes hervorbringt: Dass sie statt „einer Reduktion vielmehr eine Vertheuerung der Transportpreise zum „Endresultate hat. Die Ereignisse in England lassen in dieser Be„ziehung keinen Zweifel bestehen." — Dieses Zitat überhebt uns jeder weiteren Untersuchung über das belgische Eisenbahnwesen.

Von der Konkurrenz in Frankreich. — Sollen wir schliesslich die Geschichte jener vaterländischen Gesellschaften in Erinnerung bringen, welche lediglich der eröffneten Aussicht auf Konkurrenz ihr Entstehen und die nöthige Unterstützung verdankten, und welche, kaum vollendet, nichts Eiligeres zu thun hatten, als sich mit benachbarten Gesellschaften zu fusioniren? Dies ist aus neuerer Zeit die Geschichte der Nordostbahn; dies ist auch die bereits ältere und noch bedeutungsvollere Geschichte der Grand-Central-Bahn, welche die mächtigen Einflüsse auszubeuten gewusst, die ihr von der damaligen Regierung zur Verfügung gestellt worden waren.

Jeder vorurtheilsfreie Kopf, welcher geneigt ist, die Thatsachen gewissenhaft zu Rathe zu ziehen, ohne sich mit wohlklingenden

[1]) Wir verweisen in Betreff Englands auf unsere kürzlich erschienene Broschüre: „Eisenbahn-Konkurrenz und Eisenbahn-Fusionen in England". A. d. H.

Frasen zu begnügen, wird anerkennen, dass es die erste Sorge zweier in Konkurrenz einander gegenüberstehender, industrieller Gesellschaften sein muss: zu leben; wenn also der vorhandene Verkehr für zwei nicht ausreicht, so wird man eben bemüssigt sein, sich durch Tariferhöhungen wenigstens Einnahmen für zwei zu verschaffen. In diesem Falle wird die Tariferhöhung nur in dem Bedingnissheft, wenn die Regierung, wie in Frankreich, die Macht besitzt, demselben Geltung zu verschaffen, oder aber in der Furcht, den Ertrag durch die Zugrunderichtung des Verkehrs zu schmälern, ihre Grenze finden.

Vergeblich wollen die Konzessionswerber der direkten Linie Calais-Marseille dem Publikum gegenüber die Verpflichtung übernehmen, sich mit den bestehenden Gesellschaften nicht zu fusioniren! Wo ist die Sanktion eines derartigen Versprechens?

Es sei uns gestattet, dieses Kapitel, in welchem wir einen kurzen Blick auf das Eisenbahnwesen in den Vereinigten Staaten, in England und in Belgien zu werfen genöthigt waren, mit den folgenden zwei Zitaten zu beschliessen:

Hr. Malézieux spricht sich in seinem schon früher erwähnten Werke über die Vereinigten Staaten folgendermaassen aus (Seite 129):

„... Wir haben aus dem Munde der kompetentesten Persönlichkeiten „die Anerkennung der weisen, bei der Gestaltung des französischen „Eisenbahnnetzes zur Geltung gelangten Fürsorge für das öffentliche „Wohl vernommen. Frankreich dürfe darin eine Entschädigung „erblicken dafür, dass es in Betreff der Raschheit der Eisenbahn-„entwickelung erst hinter England und dann hinter Belgien und Deutsch-„land zurückgeblieben sei."

Das Blaubuch des englischen Comités enthält in seinen Beilagen eine sehr bemerkenswerthe Beurtheilung der französischen Eisenbahnen. Dieselbe schliesst mit den Worten (Seite 803):

„In Frankreich sind die grossen Fusionen schon längst durch-„geführt; die Gesellschaften machen sich keine Konkurrenz, ihre „gegenseitigen Beziehungen sind freundschaftlicher Natur. Der zwischen „den Eisenbahn-Direktoren herrschende körperschaftliche Geist, ihre „Beziehungen zu der Regierung, die Befugniss des Staates, alle in „Betreff der Auslegung und Durchführung der Bedingnisshefte unter „den Direktoren sich ergebenden Streitigkeiten zu schlichten, alle diese „Umstände sind geeignet, dem französischen Eisenbahnwesen den „Stempel der Regelmässigkeit und Harmonie aufzudrücken.

„Andererseits sind die strenge Oeffentlichkeit rücksichtlich der „Klassifikation der Frachten, die Fixirung der Tarife, die Trennung „der Manipulations-Gebühren von den Transportspesen und den Zu„streifungskosten kräftige Mittel, um den Misshelligkeiten zwischen den „Gesellschaften und den Parteien vorzubeugen."

Jeder Unbefangene wird nach dem Studium dieser fremdländischen Dokumente erkennen, dass, wenn an unseren französischen Eisenbahnnetzen Vervollkommnungen vorzunehmen sind, man doch ihre allgemeine Organisation nur mit vorsichtiger Hand anfassen dürfe, und dass man sich vorher wohl überzeugen müsse, ob nicht England und Amerika, die doch besser als wir in der Lage sind, ihre eigenen Systeme zu beurtheilen, bei sich selbst jene angeblichen Vervollkommnungen verdammen, mit welchen uns unüberlegte oder eigennützige Neuerer von Zeit zu Zeit beglücken möchten.

IV.

Ueber den Kontinental-Transit-Verkehr von England nach dem Orient.

Die zu Gunsten der direkten Linie von Calais nach Marseille publizirten Schriften bekunden eine starke Hoffnung auf den Transitverkehr von England nach Klein-Asien, Egypten, Indien, China, Japan und Australien. Man beruft sich auf die Durchstechung der Landenge von Suez und auf den Erfolg, welchen man sich von diesem schönen, französischen Unternehmen in näherer oder fernerer Zukunft versprechen darf, u. z. häufig nicht nur zu Gunsten der Linie Calais-Marseille, sondern auch zu Gunsten anderer ähnlicher Projekte. Indessen ist gerade die Landenge von Suez der sprechendste Beweis, welcher gegen die Entwickelung eines gegen die Schiffahrt ankämpfenden Kontinental-Transit-Verkehres angeführt werden kann. Bevor der Suez-Kanal eröffnet war, bestand eine Eisenbahn von Suez nach Alexandria. Wenn jemals eine Eisenbahn sich ein glänzendes Erträgniss aus dem Transit-Verkehr versprechen durfte, so war es diese Linie, welche die Scheidewand zwischen dem Mittelmeere und dem Rothen Meere in einigen Stunden übersetzte und so eine Ersparniss von mehreren Monaten an Zeit gegenüber der Route um das Kap der guten Hoffnung ermöglichte. Und doch war der Transit-Verkehr auf dieser Linie nie von grosser Bedeutung; der Frachtenzug behielt standhaft seinen Weg um Afrika herum. Die Landenge von Panama

zeigt dieselbe Erscheinung; die Frachten ziehen die Magelhaens-Strasse vor [1]).

Wenn nun die Frachten keinen Anstand nehmen, ganze Kontinente selbst dann noch zu umschiffen, wenn einige Stunden genügen würden, um von einem Meere in das andere zu gelangen, kann man dann annehmen, dass Europa, welches doch keine Landenge, sondern ein ausgedehnter Erdtheil ist, von einem bedeutenden Verkehrsstrome englischer, für den Orient bestimmter Waaren werde überschritten werden?

Die rücksichtlich der Landengen von Suez und Panama soeben erwähnten Thatsachen finden ihre Erklärung in den technischen und kommerziellen Bedingungen, denen die Eisenbahnen, beziehungsweise die Schiffahrt unterworfen sind. Die Lokomotive erfährt zwar tagtäglich neue Detail-Verbesserungen; aber wenn auch dieses bewundernswerthe Instrument von allem Anfang sich dem Grade von Vollkommenheit, dessen es fähig ist, rasch genähert hat, so hat es doch trotz der anhaltenden Anstrengungen europäischer und amerikanischer Erfinder keinen jener grossen Erfolge aufzuweisen, welche innerhalb der letzten zehn Jahre die Schiffsmaschinen umgestaltet haben.

Die Selbstkosten des Transportes haben sich bei den Eisenbahnen wenig verändert; dagegen sinken diese Kosten auf dem Meere von Tag zu Tag. Die Schiffsfracht von Japan nach Suez betrug bis vor einigen Jahren gegen 500, ja selbst 750 Franken per Tonne; sie ist jetzt für die Fahrt von Japan bis Marseille auf 200, ja selbst 130 Franken, d. i. weniger als 1 Centime per Kilometer (*1½ Zehntelkreuzer pro Zentnermeile*) gesunken, während die niedersten Eisenbahntarife nicht viel unter 3 Centimes fallen können. Die Dampfschiff-Fracht von Marseille durch die Meerenge von Gibraltar nach England beträgt gegenwärtig bei der Gesellschaft der *Messageries maritimes* 25 bis 30 Franken per Tonne (*20 Zollzentner*).

Der Transit-Tarif über Frankreich per Eisenbahn könnte unter den dermal vorhandenen Bedingungen der Technik bei einer Entfernung von 1100 Kilometer nicht viel unter 40 Franken herabsinken. Schlägt man zu diesem Transportpreise 1. die Ueberfuhr über den Kanal *la Manche,* 2. die Kosten, die Havarien und die Verzögerungen, welche durch die zweimalige Umladung in den beiden Hafenstationen verursacht werden, berücksichtigt man, kurz gesagt, alle dem Kontinental-Transitverkehr anhaftenden Handels-

[1]) Bericht des Verwaltungsrathes der „*Messageries maritimes*" an die Generalversammlung (1872).

erschwernisse, welche noch jetzt den Umweg durch die Magelhaens-Strasse veranlassen, wie sie früher den Umweg um das Kap der guten Hoffnung rechtfertigten, so wird man einsehen, dass auf den Ertrag des Transit-Verkehres keine grossen Hoffnungen gebaut werden dürfen.

V.

Finanzielle Bedingungen des Unternehmens.

Die Konzessionswerber der direkten Linie von Calais nach Marseille verlangen vom Staate weder Subvention noch Zinsengarantie; sie versichern, dass ihr Kapital fast vollständig im Auslande aufgebracht werden solle, und dass weder der Staat, noch jene Gesellschaften, mit welchen der Staat vertragsmässig gebunden ist, durch die Herstellung der direkten Linie einen Schaden erleiden würden.

Was die Leichtigkeit betrifft, womit das Kapital, sei es in Frankreich, sei es im Auslande, zu beschaffen wäre, ohne dass demselben ein Köder in Form von Subvention oder Zinsengarantie geboten würde, so ist es ungeachtet des gegenwärtigen Mangels an Kapital für industrielle Zwecke und trotzdem, dass die französischen Gesellschaften, welche sich des besten Kredites erfreuen, ihre Obligationen [1]) nur auf dem Kurse von 275 Franken zu erhalten im Stande sind, während sie dieselben vor dem Kriege zu 340 Franken anbringen konnten, doch nicht zweifelhaft, dass die direkte Linie von Calais nach Marseille die zum Bau erforderlichen 600 Millionen, wie die Unternehmer angeben, sehr leicht finden würde.

Dieser scheinbare Widerspruch erklärt sich leicht durch eine Prüfung der allgemeinen Lage der französischen Eisenbahnen. Das Gesammtkapital der am 31. Dezember 1869 im Betriebe gestandenen Bahnen, in der Länge von 16,465 Kilometer, lässt sich folgendermaassen veranschlagen:

				Franken
1,010,000,000 Fr.	aus dem Staats-Aerar	Subventionen ...	.372,000,000	
		Bauten.....	.638,000,000	
7,199,000,000 „	Gesellschaftliches Kapital	Aktien	1,540,000,000	
		Obligationen	5,527,000,000	
		div. Einnahmen....	132,000,000	
8.209,000,000 Fr.		Gesammt-Anlagekapital		8,209,000,000

[1]) 3perzentig, im Nominalwerthe von 500 Franken. — A. d. H.

	Im Ganzen	Im Durchschn. per Kilometer
Die jährl. Brutto-Einnahmen betrugen	707,000,000 Fr.	43,000 Fr.
Die Betriebskosten	321,000,000 „	19,500 „
Die Differenz oder der Reinertrag . .	386,000,000 Fr.	23,500 Fr.

Die französische Eisenbahn-Industrie, welche am 31. Dezember 1869, im Ganzen genommen, ein Anlagekapital von 8,209,000,000 Fr. repräsentirte und einen Reinertrag von 386,000,000 Franken abwarf, verzinste sich sonach durchschnittlich zu 4·71%.

Abgesehen von diesen, von den Gesellschaften eingehobenen Einnahmen erhielt der Staat im Jahre 1869 durch die auf den Eisenbahnen unmittelbar lastenden Abgaben (Transportsteuer, Grund- und Erwerbsteuer, Stempel für Frachtbriefe, für Rezepisse, für Aktien und Obligationen, Zollgefälle, Kostenersatz für die Staatsaufsicht und Kontrolle u. s. w.) noch 57,055,781 Franken, folglich 5·65% des vom Staate geleisteten Kapitals.

Ueberdies erzielte der Staat namhafte Ersparnisse bei den Transporten des Militärs, der Marine, der Kriegsausrüstungen, des Tabaks, der Post und Telegrafen, der Gefangenen u. s. w. Die Gesammtheit dieser Ersparnisse beträgt für das Jahr 1869 mindestens 57,435,764 Franken, also noch weitere 5·68% des dem Staatsschatze entnommenen Kapitals.

Aus diesen Zahlen wird ersichtlich, dass die vom Staate in Form von Subventionen oder Bauten zugeschossenen Kapitalien die ausserordentlich günstige Verzinsung von 11·33% gefunden haben, abgesehen von dem ungeheuren indirekten Nutzen, welchen die Eisenbahnen durch den Geld- und Waarenumsatz und durch die Hebung des Nationalreichthums dem Staate zugeführt haben.

Was die Gesellschaften anbelangt, so hat sich der Reinertrag von 386,000,000 Franken in folgender Weise vertheilt:

auf Aktien . . . . 156,547,000 Fr., d. i. 10·16% der wirkl. Einzahlg.
„ Obligationen . . 229,453,000 „ „ 4·15%
„ d. Gesammtkapital 386,000,000 „ „ 5·46% als durchschnittliche Verzinsung.

Die vorstehenden Ziffern beweisen, dass die dem Eisenbahnwesen in unserem Lande gegebene Richtung im Grossen und Ganzen keineswegs eine so ungünstige ist, als man hie und da behaupten hört; denn einerseits wurden für den Staat und für das Land ungeheure direkte und indirekte Vortheile erworben, andrerseits haben die in dem Unternehmen investirten Kapitalien eine durchaus nicht übermässige

Verzinsung gefunden. Allein die durchschnittliche Verzinsung mit 5·46% würde, namentlich bei dem gegenwärtigen Stande des Geldmarktes, nicht genügen, um die für die direkte Linie von Calais nach Marseille nöthigen Kapitalien heranzuziehen. Der finanzielle Erfolg des Unternehmens beruht auch einzig auf der Ueberzeugung, dass die direkte Linie von Calais nach Marseille sich nicht unter den Durchschnittsbedingungen des ganzen französischen Netzes befinde, sondern dass der Ertrag dieser Linie den durchschnittlichen Ertrag dieses Netzes übertreffen werde.

In der That ergeben sich unter den Erträgnissen der verschiedenen Linien eines und desselben Netzes grosse Unterschiede. Um nur von den grossen Gesellschaften zu sprechen, so variirt der Reinertrag per Kilometer auf dem Nordbahnnetze zwischen 68,000 und 8000 Franken, abgesehen von den Zweiglinien von Pontoise und Chantilly-Senlis, deren Betrieb ein Defizit ausweist.

Auf dem Ostbahnnetze trägt die beste Linie 61,000 Franken per Kilometer, und die schlechteste hat einen Verlust von 2450 Franken.

Bei der Westbahn trägt die beste Linie 72,000 Franken, die schlechteste verliert 3800 Franken per Kilometer.

Bei der Orleans-Bahn trägt die beste Linie 61,000, die schlechteste verliert 145 Franken per Kilometer.

Bei der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn trägt die beste Linie 101,000 Franken, die schlechteste verliert 1300 Franken per Kilometer.

Bei der Südbahn endlich beträgt das Erträgniss der besten Linie 28,500 Franken und der Verlust der schlechtesten 3020 Franken per Kilometer.

Diese Ziffern ergeben sich aus den Betriebsrechnungen des Jahres 1869. Zieht man jedoch ausser den Betriebseinnahmen und Ausgaben auch die 5½perzentigen Zinsen der für die Herstellung der einzelnen Linien aufgewendeten Kapitalien in Rechnung, so gelangt man zu den in der folgenden Tabelle dargestellten, höchst beachtenswerthen Resultaten:

Tabelle

der im Jahre 1869 im Betrieb gestandenen Bahnlängen, deren Ertrag die Betriebskosten und die Verzinsung des Anlagekapitals deckte, oder welche ein Defizit ausweisen.

Bezeichnung der Bahnnetze	Anzahl der im Betrieb gestandenen Bahn-Kilometer		
	mit einem Ueberschuss	mit einem Defizit	Zusammen
Nordbahn	941	454	1,395
Ostbahn	704	1,801	2,505
Westbahn	642	1,422	2,064
Orleans-Bahn	1,310	2,388	3,698
Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn	1,111	2,836	3,947
Südbahn	798	1,074	1,872
Zusammen	5,506	9,975	15,481

Von der Gesammtheit der von den sechs Gesellschaften betriebenen Bahnen in der Länge von 15,481 Kilometer werfen also nur 5,506 Kilometer einen genügend grossen Ertrag ab, um die Betriebskosten und die Verzinsung des Kapitals zu decken; der Rest, d. i. 9,975 Kilometer, sind im Defizit. Jedes Netz stellt sich sonach vom finanziellen Standpunkte aus als ein mächtiger Stamm dar, welcher unfruchtbare Zweige zu tragen und zu ernähren hat. Nun sind es auf den Netzen der Nordbahn und der Mittelmeer-Bahn gerade die von Norden nach Süden, also in der Richtung von Calais nach Marseille laufenden Linien, welche die ertragreiche Arterie bilden. Bei der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn sind die Linien von Paris nach Marseille und ihre Abzweigungen von Tarascon nach Cette und von Cette nach Marseille die einzigen, welche das Netz ernähren. Im Jahre 1869 haben dieselben, nach Zahlung von 48,000,000 Franken an die Aktionäre, 50,639,000 Franken auf die 2,836 Kilometer unrentabler Linien „übergegossen". Man sieht hieraus, dass die Intervention des Staates in dem grossen Werke der Eisenbahnen eine heilsame und der weisen Vermittlungsrolle, welche dem Staate zukommt, entsprechende war. Dank dieser Intervention wurde die Zusammengehörigkeit, welche unter allen Theilen des nationalen Gebietes bestehen soll, bethätigt, so zwar, dass die reichen Landestheile die Mittel geboten haben, welche gestatteten, die ärmeren Landestheile mit Eisenbahnen zu versehen.

Was die Konzessionswerber der direkten Linie betrifft, so machen dieselben eine sehr einfache und unfehlbare Rechnung, weil sie sich anheischig machen, die Erträgnisse der guten Linien zu theilen, ohne die Lasten der schlechten mit zu übernehmen.

Wenn dieselben jedoch, nachdem sie die finanzielle Zuverlässigkeit ihrer Kombinationen nachgewiesen, hinzufügen, dass dieses Unternehmen weder die grossen, benachbarten Gesellschaften, noch den mit ihnen durch Garantieverträge verbundenen Staat schädigen würde, so wird es schwer, ihrer Behauptung Glauben zu schenken.

Oder wie? Man will unmittelbar an die nährende Hauptader der beiden grossen Netze eine Seitenlinie anpfropfen, welche jährlich einen Ertrag von 60,000 Franken per Kilometer, also im Ganzen mehr als 60,000,000 Fr. (es ist dies das Minimum, welches für die Rentabilität der direkten Linie erforderlich ist) ableitet, und dieser Aderlass sollte die Hauptarterie, deren Durchschnittsertrag wohl kaum 80,000 Fr. per Kilometer übersteigt, nicht beeinträchtigen!?

— — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Da nun die neue Linie weder auf einen neuen Verkehr aus den in die Eisenbahnverbindung bereits einbezogenen Gebieten, noch auf einen Transit-Verkehr rechnen kann, so ist es doch offenbar fast ausschliesslich eine Ablenkung des bestehenden Verkehrs, welche man im Auge hat.

Man führt aber ein weiteres Argument in's Feld und sagt: Die bestehenden Gesellschaften suchen den Verkehr nicht auf, sie haben Ueberfluss daran und machen keine Anstrengungen, um die von ihren Bahnen durchzogenen Gegenden zu befruchten. Ja man geht sogar so weit, zu sagen, „dass sie ein Ruin für die Industrie seien", und manche Petenten behaupten, „die vorhandenen Bahnlinien haben m e h r „Uebel verursacht als der Krieg!"

Man kann solchergestalt bezüglich der Eisenbahnen eine Erscheinung von erstaunlicher Regelmässigkeit konstatiren. Jene Theile der Bevölkerung, welche noch nicht im Besitze von Eisenbahnen sind, verlangen solche mit Leidenschaft, rühmen ihre Wohlthaten und verkünden im Voraus, dass dieselben ihr Gebiet bereichern und umgestalten werden; die mit Bahnen versehenen Landestheile hingegen finden nicht genug bittere Worte, um den mächtigen Hebel ihres industriellen Lebens anzuklagen. So beschuldigt man die Eisenbahnen bald, dass sie alle konkurrirenden Verkehrsmittel zu Grunde richten, weil sie den gesammten Verkehr gewaltsam an sich reissen, bald dass sie die Entwickelung ihres Netzes nicht fördern, indem sie an-

geblich den Verkehr zurückweisen. Die Schiffsleute der Rhone beklagen sich, dass die Eisenbahn einen allzu lebhaften Betrieb führe, und die Konzessionswerber der neuen Linie behaupten, dass die Betriebsführung eine ungenügende sei!

Es ist nicht leicht, unter diesen auf Eigennutz beruhenden Widersprüchen ohne unparteiisches Studium das Wahre vom Falschen zu trennen. Man muss zugestehen, dass eine Gesellschaft wie die der Mittelmeer-Bahn, deren gegenwärtig im Betrieb stehendes Netz 4,200 Kilometer umfasst, das sich binnen Kurzem bis auf 6,000 Kilometer ausdehnen wird und noch überdies mit ausländischen Netzen durch enge Bande verkettet ist, einen Körper bildet, der zu Besorgnissen Anlass gibt, weil man fürchten kann, dass seine Leitung die Kraft selbst der geschicktesten Direktion übersteige. „Dieser grosse „Körper erhält sich jetzt noch", sagen einige seiner Gegner, „weil „er sich in den Händen jener ausgezeichneten Männer befindet, denen „er seine Entstehung verdankt, die seine Geburt und sein Anwachsen „überwacht haben; aber welche Direktoren werden nach ihnen die „wahrhaft erdrückende Erbschaft übernehmen wollen? Und kann man „annehmen, dass diese künftigen, mit Geschäften überhäuften, unab„lässig als Zentralmotoren dieser ungeheueren Maschine in Anspruch „genommenen Direktoren (denn eine Eisenbahn kann nur durch „Zentralisation bestehen) den Lokalverkehr, welchen eine näher „stehende, bescheidenere Verwaltung einzusammeln und an sich zu „ziehen sich beeilen würde, nicht hie und da werden Noth leiden „lassen?"

— — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Anerkennen wir indessen, dass es der Mittelmeer-Gesellschaft leicht sein wird, selbst ihre Verwaltung zu theilen, sobald nur die Nothwendigkeit dieser Maassregel erwiesen sein wird, und die maassgebende Dienststelle für jene Geschäfte, welche den Süden betreffen, in diesen Landestheil zu verlegen. Anerkennen wir auch, dass das bisher verfolgte System so viele und so bedeutende Vortheile geboten hat, dass man schon auch einige Nachtheile mit in den Kauf nehmen kann. Wer wäre im Stande gewesen, sich mit so vielen unrentablen Linien zu belasten, wenn nicht diese mächtigen Gesellschaften, welche ihre Kraft nur den Fusionen, aus denen sie hervorgegangen sind, verdanken? Hätte man sich an das System des „Gehenlassens", des „*Laisser faire*" gehalten, das man jetzt verlangt, so hätte man allerdings nach aller Wahrscheinlichkeit drei Linien, welche sich in den Verkehr von Paris nach Marseille theilen würden; allein wer in aller Welt hätte jene 2,800 Kilometer ertragsloser Linien erbaut, auf

welche die jetzige Linie Paris-Marseille einen jährlichen Tribut von 50 Millionen, welchen wir schon früher erwähnt haben, übergiesst?

Und wer wollte behaupten, dass eine dritte Linie von Calais nach Marseille, welche sich auf einer Länge von 1,100 Kilometer längs bestehenden oder neuerdings konzessionirten Linien hinzieht, den so nothwendigen Kredit dieser grossen Körperschaften, welche ihr Werk noch nicht vollendet haben, nicht beeinträchtigen würde?

Mehr als 6,000 Kilometer Reichsbahnen und 1,400 Kilometer Lokalbahnen sind konzessionirt und harren ihrer Ausführung. Dazu kommen noch 5—6,000 Kilometer, welche von allerlei Ortschaften, die noch keine Eisenbahnverbindung besitzen, und darunter von 102 ausser Bahnverbindung stehenden Arrondissements-Hauptstädten, verlangt werden. Und wenn nun drei Milliarden und vielleicht zehn Jahre zur Vollendung dieses grossen Werkes benöthigt werden, während der Staat ausser Stande ist, den Gesellschaften die versprochenen Summen, auf welche sie rechnen durften, zu zahlen; wenn in Folge der Unterbringung der Drei-Milliarden-Anleihe selbst die solidesten Gesellschaften genöthigt sind, die Emission ihrer Obligationen gänzlich einzustellen, werden wir jetzt für den Bau einer dritten Linie von Calais nach Marseille, so lange noch nicht einmal die zweite vollendet ist und ihre Früchte trägt, eine Summe von 600 Millionen opfern?! Vergeblich verspricht man uns, diese 600 Millionen würden vom Auslande geliefert werden. Wir wissen nur zu gut, welchen Werth ausländische Spekulationen für uns haben; am Ende hat immer Frankreich selbst die Kosten zu tragen, und nachdem es durch die vorstehenden Ausführungen erwiesen ist, dass die neue Linie von Calais nach Marseille mit Gewissheit lediglich auf die Theilung des Verkehrs mit den bestehenden Gesellschaften rechnen kann, sollen wir als Vertreter des Landes, als Hüter des Nationalvermögens, Ausländer ermächtigen, 600 Millionen von ihren Kapitalien aufzuwenden, um in unseren Händen eine gleich grosse Summe französischer Kapitalien, welche vermöge feierlicher Verträge in unseren Eisenbahnen investirt sind, lahm zu legen und zu nichte zu machen?!

Verweilen wir einen Augenblick bei der Lage dieser Kapitalien, deren Vereinigung jene grossen Gesellschaften geschaffen hat. „Die „Aktionäre", sagt man, „haben übertrieben hohe Einkünfte; man „könne dieselben schon ein wenig reduziren!" Ohne auf die Unsittlichkeit des in diesen Worten liegenden Angriffes näher einzugehen, wollen wir versuchen, diese Einkünfte zu beziffern.

Die an die Aktionäre der Nordbahn und der Mittelmeer-Bahn vertheilten Dividenden betragen (mit Inbegriff der Zinsen) für eine Aktie:

Jahr	Nordbahn	Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn
1863	62 Franken	75 Franken
1864	67 „	65 „
1865	71 „	60 „
1866	70 „	60 „
1867	72 „	60 „
1868	61 „	60 „
1869	67 „	60 „
1870	42 „	40 „
1871	58 „	52 „

Man sieht nach den Ergebnissen der letzten acht Jahre, dass die gegenwärtigen Aktienbesitzer eine fühlbare Besserung nicht wohl hoffen können, dass sie aber von einem Unternehmen, welches an ihrem Erträgnisse, nicht aber auch an ihren Lasten theilnehmen würde, Alles zu befürchten hätten.

Was die Gründungsaktionäre betrifft, denen im Hinblick auf das übernommene Risiko das Anrecht auf einen höheren Gewinn nicht wohl bestritten werden könnte, so haben wir schon früher (Seite 168) hervorgehoben, dass sie im Jahre 1869 nur etwas über 10 Perzent ihres ursprünglichen Kapitales bezogen haben.

Allein bei dieser Angelegenheit ist der Staat vielleicht in noch höherem Grade betheiligt als die Aktionäre; denn die Verluste dieser letzteren würden theilweise durch die Staatsgarantie gedeckt werden. Prüfen wir sonach die Frage: Was wäre für die Staatsfinanzen die Folge der Ausführung einer zweiten Linie von Calais nach Marseille?

Um auf diese Frage zu antworten, muss man nothwendigerweise auf das Gebiet von Hypothesen eingehen und Berechnungen anstellen, deren Einzelnheiten in einer Beilage enthalten sind.

Nach diesen Berechnungen hätte die Herstellung der neuen Linie, um welche ohne Subvention und Zinsengarantie geworben wird, zur Folge:

1. Einen jährlichen Verlust von ungefähr 20 Millionen, welcher die Aktionäre der Nordbahn und der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn treffen würde;

2. eine jährliche Garantiebelastung des Staates von ungefähr 20 Millionen; unter Zugrundelegung eines Zinsfusses von 5 Perzent entspricht dies einem Kapitale von 400 Millionen, also einer Summe,

welche die vom Staate für die 6,230 Kilometer des Netzes der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn zugestandene Subvention von 307,271,000 Franken merklich übertrifft.

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Die vorstehenden Betrachtungen über die finanziellen Bedingungen der angestrebten Unternehmung lassen sich also in folgender Weise zusammenfassen:

Auf die beantragte Linie Calais-Paris-Marseille gegenwärtig 600 Millionen verwenden, heisst nicht nur dringenderen und nutzbringenderen Arbeiten ein Kapital von 600 Millionen entziehen, sondern auch 600 Millionen aufopfern, um die Erträgnisse einer noch grösseren Summe gegenwärtig vorhandener Kapitalien zu Grunde zu richten.

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Es braucht wohl kaum beigefügt zu werden, dass in Folge des vorstehenden Berichtes die begehrte Konzession verweigert worden ist.

Der Herausgeber.

E.

Aus dem Sitzungs-Protokolle der französ. National-Versammlung vom 17. März 1875.

GESETZ-ENTWURF

betreffend die

Herstellung von Lokomotiv-Eisenbahnen auf Landstrassen

Vorgelegt von dem

Marschall von Mac-Mahon, Herzog von Magenta, Präsidenten der französ. Republik, und Hrn. **Caillaux,** Minister der Staats-Bauten.

Motiven-Bericht.

Meine Herren!

Als durch das Gesetz vom 11. Juni 1842 ein ernster Anstoss zur Bildung des französischen Eisenbahnnetzes gegeben wurde, war die Aufmerksamkeit der Regierung ganz und gar darauf gerichtet, zunächst die Hauptarterien, welche sozusagen die Ströme des Handelsverkehrs bilden und gegenwärtig den früher von den grossen Reichsstrassen behaupteten Rang einnehmen, zu erbauen. Es sind dies insbesondere die Linien von Paris über Lille und Valenciennes an die belgische Grenze, von Paris nach Rouen und dem Havre, von Paris an die deutsche Grenze bei Strassburg, von Paris über Lyon nach Marseille, von Paris über Tours und Bordeaux an die spanische Grenze.

Es sind dies ferner die Linien von Paris nach Rennes, von Tours nach Nantes, von Bordeaux nach Marseille und die Mehrzahl jener Bahnen, welche gegenwärtig in den alten Netzen der grossen Gesellschaften begriffen sind.

Bei Herstellung dieser ersten und ältesten Verkehrsadern hat man die Eigenschaften des Werkzeuges mit der Wichtigkeit und Bedeutung des Dienstes, welchen es zu leisten berufen war, in Einklang

gebracht. Diese Linien sind zweispurig; die Steigungen sind zumeist gering[1]); die Krümmungen haben grosse Radien; die Hauptbahnhöfe sind in bedeutenden Dimensionen ausgeführt. Kurz, man scheute bei der ersten Anlage keine Kosten, um dem Verkehr die grösste Stärke und Geschwindigkeit zuzusichern. In Folge des beträchtlichen Verkehrs, dessen sie sich erfreuen, sind diese Linien für die auf ihren Bau verwendeten Kapitalien höchst fruchtbringend geworden.

Nachdem die grossen nationalen Linien geschaffen waren, schritt man an die Herstellung ihrer Seitenflüsse, der Provinzial-Linien; diesen Namen verdient die Mehrzahl der zu dem neuen Netze der grossen Gesellschaften gehörigen, sowie der in den minder umfangreichen Netzen der kleineren Gesellschaften inbegriffenen Linien. Diese Bahnen mit ihrem minder lebhaften Verkehr erheischen im Allgemeinen nicht dieselben Baubedingungen wie die früher genannten; sie zeigen in der horizontalen Entwickelung schärfere Krümmungen, ihr Längenprofil weist stärkere Steigungen auf; sie sind auch zumeist nur einspurig ausgeführt. Um das Werkzeug, von welchem man geringere Leistungen verlangte, auch weniger kostspielig zu machen, bemühte man sich, es zu vereinfachen. Die Staatsverwaltung, welche dieser Rücksicht Rechnung trug, ermässigte denn auch in ihren Bedingnissheften die den Konzessionären auferlegten technischen Bedingungen; allein selbst diese Vorsichtsmaassregel hätte nicht genügt, um das Kapital derartigen Unternehmungen zuzuführen. Vielmehr mussten zahlreiche Gesetzesverfügungen getroffen werden, um die Ausführung der neuen Linien mit Hilfe von Staatssubventionen oder Zinsengarantie sicherzustellen. In dieser Weise förderte und fördert der Staat auch jetzt noch die Entstehung zahlreicher Eisenbahnen zweiten und dritten Ranges, welche durch das Reichsinteresse begründet sind.

Es blieben sodann noch die Seitenbäche oder sekundären Zweigbahnen herzustellen, welche ihrem Range nach an die Stelle der Departementalstrassen und Vizinalwege zu treten bestimmt sind. Eine grosse Anzahl in das Reichs-Eisenbahnnetz noch nicht einbezogener Ortschaften verlangte nach einem billigen Transportmittel, um die Naturschätze ihres Bodens verwerthen und ihre Industrie heben zu können. Die rationelle Befriedigung dieses Bedürfnisses erheischte eine bedeutende Vereinfachung in der Einrichtung der Eisenbahnen, derart, dass nicht nur

[1]) Die Maximalsteigung beträgt: auf der Linie Paris-Valenciennes 5 ‰; Paris-Rouen 5·3 ‰; Paris-Lyon 8 ‰; Lyon-Marseille 7 ‰; Tours-Nantes 3·9 ‰; Bordeaux-Cette 5 ‰.

die Kosten des Baues, sondern auch die des Betriebes wesentlich herabgemindert würden. Zu diesem Behufe wurde am 5. November 1861 durch einen Erlass des Staatsbauten-Ministers eine besondere Kommission eingesetzt, welche eine Enquête eröffnete und am 1. Mai 1863 über die ihr zugewiesenen Fragen ihren eingehenden Bericht erstattete. Herr Eugène Flachat, dessen Meinung von der Kommission eingeholt wurde, wies mit Nachdruck auf die Vortheile hin, welche in vielen Fällen durch Anwendung einer schmäleren Spurweite erzielt werden könnten. Herr Coumes, Oberingenieur des Departements Nieder-Rhein, gab umfassende Aufschlüsse über die im Elsass kurz vorher erbauten Vizinalbahnen. Endlich legten die Herren Lan und Bergeron interessante Berichte über die in Schottland und Irland bestehenden Lokalbahnen vor. Die Kommission sprach sich dahin aus, „dass die Linien des Lokalbahn-„netzes, welche doch zumeist auf Umladung angewiesen sein würden, „sich sowohl hinsichtlich des Baues als des Betriebes von den bisher er-„bauten Bahnen wesentlich unterscheiden sollten und sogar unterscheiden „müssen; dass also die Vorschriften des üblichen Bedingnissheftes mit „Bezug auf solche Linien derart vereinfacht werden sollten, dass man „1. die Spurweite, das Gewicht der Schienen, das System des Fahr-„parkes, die Steigungen und Krümmungen der Bahn, den jeweiligen „Verhältnissen entsprechend, wechseln könne, und dass 2. die Ver-„pflichtung zur Einfriedigung der Bahn, insoferne dieselbe eine unbe-„dingte Regel bildete, aufgehoben und auch für die Hochbauten der „Bahnhöfe die einfachsten Einrichtungen zugelassen würden; es sei je-„doch wünschenswerth, dass die Lokalbahnen jeder einzelnen Gruppe, „um von je einunddemselben rollenden Material befahren werden zu „können, mit einer einheitlichen Spurweite zur Ausführung gelangen, „ohne dass es jedoch angezeigt sei, eine spezielle Schmalspurweite „zur allgemeinen Anwendung vorzuschreiben."

Das Ergebniss dieser Enquête war das Gesetz vom 12. Juli 1865. In dem Motivenberichte desselben heisst es, dass die Lokalbahnen ausschliesslich dazu bestimmt seien, die kleineren Städte mit den Hauptstädten zu verbinden; dass sie in der Regel einunddasselbe Thal oder einunddieselbe Hochebene verfolgen sollen, ohne Uebersetzung von Strömen und Gebirgskämmen; dass ihre Länge in der Regel 30 bis 40 Kilometer nicht überschreiten sollte; dass diese zur Vermittlung eines geringen Verkehrs berufenen Bahnen nur zwei oder drei tägliche Züge und keinen Nachtdienst haben sollen.

In der Praxis hat man sich jedoch beiweitem nicht an den Geist dieses Gesetzes gehalten. Von den bis jetzt konzessionirten

Lokalbahnen [1]) wurden nicht alle mit der nöthigen Sparsamkeit gebaut, noch überhaupt unter Bedingungen in's Leben gerufen, welche mit der Bescheidenheit der von der Legislative solchen Bahnen zugewiesenen Rolle im Einklange ständen. Auf die Vermittlung eines rein lokalen Verkehrs beschränkt, haben sie kaum zur Bestreitung der Betriebskosten hinreichende Einnahmen, und das für ihre Ausführung verwendete Kapital bleibt in Folge dessen uneinträglich. Um diesem Uebelstande abzuhelfen, hat man unter dem Vorwande der Herstellung von Departemental-Eisenbahnen wahrhafte Transitlinien, mit der Bestimmung, den grossen Netzen Konkurrenz zu machen, zu schaffen versucht. Diese Absicht steht jedoch mit dem allgemeinen Landesinteresse im Widerspruch; denn die Erfahrung hat erwiesen, dass die Konkurrenz der Eisenbahnen stets die Vertheuerung der Transportpreise zum Endresultate hat; sie widerspricht ebenso den finanziellen Staatsinteressen, welche vermöge der Zinsengarantie und der Theilung des Reinerträgnisses mit den Interessen der grossen Gesellschaften enge verknüpft sind; endlich liegt auch die Befürchtung nahe, dass die aus der Nachbarschaft rivalisirender Gesellschaften entspringenden Schwierigkeiten den Staat eines Tages dazu zwingen könnten, die einen Bahnen anzukaufen, um sie mit den anderen zu fusioniren.

Im Grunde genommen sind also unsere Vizinal-Eisenbahnen eigentlich erst zu schaffen; die Nothwendigkeit einer diesbezüglichen Entscheidung macht sich umso fühlbarer, als die Kosten des Achsen-Transportes in Folge der zunehmenden und unabwendbaren Vertheuerung der Taglöhne täglich höher werden. Um nun die Entstehung neuer Bahnlinien zu fördern, ohne dem Staate, den Departements und Gemeinden allzu drückende finanzielle Lasten aufzubürden [2]), ist es nöthig, deren Herstellung so billig wie möglich zu gestalten. Ein entscheidender Schritt zur Lösung dieser Aufgabe kann dadurch gemacht werden, dass man für die Departemental-Netze eine **Spurweite von nur einem Meter** in Anwendung bringt und gestattet, die Bahnen theilweise

[1]) Am 31. Dezember 1874 betrug die Länge der konzessionirten Lokalbahnen 4,288 Kilometer, wovon 1,498 Kilometer dem Betrieb übergeben waren. Diese Bahnen vertheilen sich auf 39 Departements. (Siehe Anhang Nr. III, Seite 190.)

[2]) Herr Ingenieur Varroy, Mitglied der Nationalversammlung, hat in einer über die Bahn von Avricourt nach Cirey veröffentlichten Schrift nachgewiesen, dass die Lokalbahnen, wie man sie gegenwärtig auszuführen pflegt, sehr erhebliche Subventionen erfordern.

auf dem Grunde unserer Strassen und Wege auszuführen. Dies ist der Gegenstand des vorliegenden Gesetzentwurfes.

Die Erfahrung hat bereits zur Genüge dargethan, dass die Dampfzugkraft und die Thierzugkraft auf den Landstrassen ohne Gefahr nebeneinander bestehen können. Der Verkehr der Strassenlokomotiven ist schon seit dem Jahre 1866 durch einen vom 20. April datirten und über Antrag der kompetentesten Ingenieure des *Corps des Ponts-et-chaussées* und des *Corps des Mines* erfolgten Ministerialerlass geregelt; vermöge der vorgeschlagenen neuen Bestimmung würde der Lokomotiv-Verkehr an den Rand der Strassen und Wege verlegt und dem Publikum eine freie Wegbreite von mindestens 6 Meter vorbehalten. Die neue, spezielle Betriebsordnung endlich soll im Wege einer Staatsverordnung festgesetzt werden [1]).

Die in Hinkunft entweder auf Grund des Gesetzes vom 27. Juli 1870 oder des Gesetzes vom 12. Juli 1865 zu erbauenden Eisenbahnen hätten demnach die Befugniss, den Grund und Boden unserer Strassen und Wege, wenn nicht in ihrer vollen Länge, so doch theilweise für sich in Anspruch zu nehmen. Mit Ausnahme jener Theilstrecken, innerhalb welcher die Benützung der bestehenden Wege ohne Schädigung der letzteren nicht möglich wäre, würden die Grundeinlösung, die Erdarbeiten und Kunstbauten entfallen und die Baukosten in Folge dessen namhaft reduzirt werden.

Weitere Ersparnisse würden die Konzessionäre solcher Unternehmungen dadurch erzielen, dass sie in den meisten Fällen statt der normalen Spurweite von 1.^{m}44 eine schmälere Spur wählten. Diese schon im Jahre 1863 von der Enquête-Kommission empfohlene Maassregel scheint uns für die Eisenbahnen dieses Ranges die zweckmässigste zu sein, und wenn sie in dem gegenwärtigen Gesetzentwurfe nicht als obligatorisch erklärt wurde, so geschah dies nur in der Erwägung, dass die absolute Verwerfung der normalen Spur in einzelnen Fällen von Nachtheil sein könnte.

Die schmale Spur gestattet eine ansehnliche Verminderung der bewegten todten Last; und sie besitzt eine so ausserordentliche Biegsamkeit, dass die Radien der Bögen ohne Schädigung der Betriebsfähigkeit der Bahn bis auf 80 Meter und darunter ermässigt werden können.

Das Schmalspur-System hat im Auslande bereits ausgedehnte Anwendung gefunden. In Europa stehen im Ganzen ungefähr 1100

[1]) Anhang Nr. 1. Seite 186.

Kilometer schmalspuriger Eisenbahnen im Betrieb, hauptsächlich in Schweden, Norwegen und Russland, während von dieser Ziffer auf Frankreich nur 52 und auf Algerien 33 Kilometer entfallen. Die Vereinigten Staaten haben die schmale Spur auf Eisenbahnen von grossen Längen und sogar auf internationalen Linien angewendet. In Englisch-Ostindien wurde ein ganzes Netz von Schmalbahnen, mit 19 Linien und einer Gesammtlänge von circa 4600 Kilometer in's Leben gerufen.

Die Kosten der Umladung, denen die Eisenbahnen dieser Art an den Vereinigungspunkten mit unseren Hauptlinien unterworfen sind, würden nur gering sein [1]), jedenfalls geringer, als man im Allgemeinen annimmt.

Herr Eugène Flachat bemerkte in seiner interessanten Aussage vor der Enqête-Kommission des Jahres 1863, dass das Umladen sehr gebräuchlich geworden sei. „Da die Gesellschaften", sagte er, „einen offenbaren Vortheil darin finden, die freie Verfügung über „ihren Fahrpark zu behalten, so gehen die Frachten, welche sich mit „Oekonomie umladen lassen, gewöhnlich aus den Wägen der einen „Gesellschaft in die der anderen über, so oft die noch zu durchlaufende „Entfernung nur einigermaassen beträchtlich ist. Soferne es sich nicht „um Kohle, Koaks und Erze handelt, ist es unstatthaft, dass die „Wägen unserer kurzen Zweigbahnen grosse Distanzen durchlaufen „und sich auf den Hauptbahnen verirren, sollen die den Betrieb dieser „kleinen Bahnen führenden Gesellschaften nicht Gefahr laufen, sich von „allen Transportmitteln entblösst zu sehen."

Die Spurweite von 95 Zentimeter bildet die unterste Grenze für eine zweckmässige Einrichtung der Personenwägen; es hat sich nämlich herausgestellt, dass einerseits die Breite dieser Wägen die $2^1/_2$fache Spurweite nicht übersteigen soll, und dass andrerseits eine Breite von $2.^m40$ benöthigt wird, um eine gute Austheilung der Plätze mit innerem oder äusserem Verbindungsgange zu erzielen. In Englisch-Indien hat die königliche Verwaltung die Spurweite von 1 Meter angenommen. In Deutschland hat die Kommission des „Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" sich dahin ausgesprochen, dass es im allgemeinen Interesse läge, nur zweierlei Spurweiten zu haben: die von 1 Meter, wenn die Bahn für den Personenverkehr bestimmt ist, und die von 75 Zentimeter für reine Industrie-Bahnen. Auch die Schweiz hat diese Bestimmung angenom-

[1]) Nach Herrn E. Flachat sollen diese Kosten 20 bis 30 Centimes per Tonne *(d. i. $^2/_{10}$ bis $^6/_{10}$ Kreuzer per Zoll-Zentner)* betragen.

men und befolgt. Die Spurweite von einem Meter ist diejenige, welcher der Vorzug einzuräumen sein dürfte.

Herr Ernest Chabrier, ein Schüler und Ideennachfolger Flachat's, hat der im Jahre 1874 in Paris abgehaltenen Versammlung französischer Landwirthe ein Normal-Projekt für eine auf dem Rande der bestehenden Strassen (ohne Stationen, Einfriedungen und Schranken) anzulegende und mit breitbasigen Schienen von 12·5 Kilogramm Gewicht pro laufendes Meter auszuführende Eisenbahn mit 1 Meter Spurweite vorgelegt und berechnet, dass die Kosten einer derartigen 30 Kilometer langen Eisenbahn, einschliesslich des Fahrparks, sich nur auf 25,000 Franken per Kilometer belaufen, falls die Landesbehörden den Unterbau auf ihre Kosten zur Ausführung bringen. Eine jährliche Roheinnahme von 2550 Franken per Kilometer würde dann genügen, um die Betriebskosten und die 5perzentigen Zinsen des in dem Unternehmen investirten Kapitales zu decken. Das gleiche Resultat würde bei einer normalspurigen, ausserhalb bestehender Strassen anzulegenden Bahn eine Roheinnahme von mindestens 12,000 Franken voraussetzen; nun tragen aber die bisher als Lokalbahnen erbauten Linien durchschnittlich nicht einmal die Hälfte dieser letzteren Ziffer [1]).

Bei unseren Hauptbahnen beläuft sich der durchschnittliche Tarif per Tonne und Kilometer auf circa 6 Centimes (*0·9 Kreuzer per Zentnermeile*). Herr Varroy hat mit Recht hervorgehoben, dass dieser niedrige Tarif bei den Sekundärbahnen nicht wohl in Anwendung kommen könnte; dass es vielmehr angemessen wäre, „erhöhte Tarife „einzuführen, weil dieselben dem Handel und der Industrie gegenüber „dem Strassentransport immerhin noch einen beträchtlichen Vor„theil gewähren" [2]). Nach Herrn Flachat würde die Ausführung schmalspuriger Lokomotiv-Eisenbahnen gestatten, den beim Strassentransport üblichen Tarif von 30 bis 40 Centimes (*4·5 bis 6 Kreuzer per Zentnermeile*) durch einen Tarif von 8 bis 10 Centimes (*1·2 bis 1·5 Kreuzer per Zentnermeile*) zu ersetzen [3]).

Diese allgemeinen Erwägungen dürften die Vortheile, welche das Land aus der Herstellung neuer, billiger Eisenbahnen ziehen könnte, hinlänglich beleuchten.

Der Gesetzentwurf, welchen wir der Nationalversammlung zur Genehmigung unterbreiten, enthält drei Artikel:

---

[1]) Siehe Anhang Nr. IV. Seite 191, aus welchem hervorgeht, dass fast alle unsere Lokalbahnen ein Betriebs-Defizit ausweisen.

[2]) Siehe die bereits erwähnte Schrift des Herrn Varroy.

[3]) Bericht über die Klasse 63 der 1867er Weltausstellung in Paris.

Art. 1 bestimmt, dass die Erbauung von Lokomotiv-Eisenbahnen auf den Reichsstrassen und sonstigen öffentlichen Landwegen in Hinkunft zulässig sei.

Art. 2 reiht solche Eisenbahnen in das Rechtsgebiet des allgemeinen Strassenwesens ein und unterwirft sie dem Gesetze vom 15. Juli 1845 über die Eisenbahn-Polizei, mit Ausnahme einiger, den Bahnabschluss und die Servitutspflichten der Anrainer betreffenden Bestimmungen [1]).

Art. 3 bestimmt, dass eine im Staatsrathe zu erlassende Verordnung die den neuen Bahnen rücksichtlich des Baues wie des Betriebes aufzuerlegenden Bedingungen zu regeln habe.

Der von der Strassen- und Brückendirektion (*Administration des Ponts-et-chaussées*) vorbereitete Entwurf der Verordnung, welchen wir zur besseren Orientirung als Anhang zum Gesetzentwurfe mit vorlegen, wird den Berathungen des Staatsrathes als Grundlage dienen können.

---

[1]) Diese durch die Art. 5, 6, 7 und 8 des Gesetzes vom 15. Juli 1845 ausgesprochenen Servituten, von welchen die Anrainer im vorliegenden Falle befreit werden sollen, bestehen in dem Verbot: in der Entfernung von 2 Meter von der Bahn einen anderen Bau als eine einfache Abschlussmauer herzustellen; innerhalb einer gewissen Distanz von den Bahndämmen Ausgrabungen ohne Genehmigung auszuführen; innerhalb der Distanz von 20 Meter Strohdächer, Stroh- oder Heuschober und sonstige Lager feuergefährlicher Stoffe zu errichten; endlich innerhalb einer Zone von 5 Meter ohne besondere Bewilligung Steine oder sonstige Materialien abzulagern.

GESETZ-ENTWURF.

Art. 1.

Es ist gestattet, Lokomotiv-Eisenbahnen auf den Reichsstrassen anzulegen.

Mit Zustimmung der Departements und Gemeinden kann dasselbe auch auf allen anderen öffentlichen Strassen und Wegen geschehen.

Art. 2.

Die auf dem Grund und Boden der öffentlichen Strassen und Wege hergestellten Eisenbahnen gehören in rechtlicher Beziehung zu dem allgemeinen Verkehrsnetze (*sont placés sous le régime de la grande voirie*) und sind mit nachstehenden Ausnahmen den Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1845 unterworfen.

Der Art. 4, betreffend die Einfriedungen und Schranken, ist auf dieselben nicht anwendbar.

Die Anrainer sind wegen der Eisenbahn keiner der in den Artikeln 5, 6, 7 und 8 ausgesprochenen Servituten unterworfen.

Art. 3.

Eine Staatsverordnung wird jene Bedingungen feststellen, welchen die Eisenbahnen, deren Herstellung auf dem Grunde der Strassen und Wege genehmigt wird, rücksichtlich ihres Baues sowohl als ihres Betriebes entsprechen müssen.

Versailles, den 17. März 1875.

Der Präsident der französischen Republik:

Marschall von Mac-Mahon, Herzog von Magenta m/p.

Der Minister für öffentliche Bauten:

Caillaux m/p.

ANHANG.

Nr. I.

Entwurf der Bau- und Betriebs-Ordnung.

Art. 1. — Jede auf einem öffentlichen Wege angelegte Lokomotiv-Eisenbahn muss für den Land-Wagenverkehr eine lichte Breite von mindestens 6 Meter, von den äussersten Ausladungen der Maschinen oder Wagen an gerechnet, frei lassen.

Das Geleise ist auf einer Seite der Strasse und in einem durch das Bauprojekt festzustellenden Abstande von der Strassenkante anzulegen.

Wenn die Bahn jedoch mit höherer Genehmigung Städte und Dörfer durchzieht, so hat das Geleise dort in der Regel die Mitte der Strasse einzunehmen.

In dem einen wie in dem andern Fall dürfen die Schienen nicht über die Fläche der Strasse, deren Querprofil unverändert beizubehalten ist, hervorragen.

Im Innern der Städte und Dörfer, dann bei Wegkreuzungen und überall, wo die Staatsbehörde es sonst noch für nöthig erachten wird, sind theils im Interesse der öffentlichen Sicherheit, theils im Interesse der Anrainer, Sicherheitsschienen anzubringen.

Art. 2. — Von Ausnahmsfällen, deren Beurtheilung der Staatsbehörde zusteht, abgesehen, sind bei Wegkreuzungen im Niveau weder Schranken, noch auf der einen oder andern Seite der Eisenbahn Einfriedungen irgend einer Art herzustellen.

Der Konzessionär ist übrigens verpflichtet, alle erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, damit das Betreten der öffentlichen oder Privatwege in keiner Weise behindert werde.

Art. 3. — In dem Falle, als der Bestand der Strasse gewisse Aenderungen erfahren muss, um die für die Richtungs- und Steigungsverhältnisse der Eisenbahn gegebenen Grenzen nicht zu überschreiten, hat der Konzessionär alle hiefür nöthigen Arbeiten auf seine Kosten und nach dem genehmigten Projekte auszuführen.

Ebenso hat er auf seine eigenen Kosten jene Erbreiterungen vorzunehmen, welche zur Aufrechthaltung der im Art. 1 bezeichneten freien Strassenbreite nöthig sind.

Der Konzessionär hat endlich an den ihm zu bezeichnenden Punkten Lagerplätze für das Strassenerhaltungs-Materiale, welches früher auf der von der Eisenbahn eingenommenen Strassenseite gelagert war, herzustellen.

Art. 4. — Die Ausführung der Arbeiten unterliegt der Kontrolle und Aufsicht der Staatsbehörde.

Sie müssen derart eingetheilt werden, dass der Strassenverkehr die thunlich geringsten Störungen erfahre. Die Arbeitsplätze müssen bei Nacht beleuchtet und, erforderlichen Falles, auch bewacht werden.

Der Konzessionär hat sich im Uebrigen allen Verfügungen zu unterwerfen, welche ihm im Interesse der öffentlichen Sicherheit vorgezeichnet werden.

Art. 5. — Der Konzessionär kann, sofern die Staatsbehörde es für nöthig erachtet, dazu verhalten werden, die Fläche zwischen den Schienen und überdies zwei je ein Meter breite Streifen längs der äusseren Schienenkanten mit Steinbeschlag zu versehen oder zu pflastern. Diese ganze Fläche hat er beständig in gutem Zustande zu erhalten. Im Falle der Nichterfüllung dieser Verpflichtung wird hiefür durch die Staatsbehörde zu Lasten des Konzessionärs Vorsorge getroffen werden.

Der Betrag der hiebei auflaufenden Kosten wird mittelst Anweisungen durch den Präfekten eingetrieben werden.

Art. 6. — Die Fahrgeschwindigkeit der Züge darf zwanzig Kilometer per Stunde nicht übersteigen und muss bei Annäherung an belebte Punkte, sowie im Falle eines Hindernisses auf der Strasse entsprechend ermässigt werden.

Es muss auch langsamer gefahren oder gar angehalten werden, wenn das Weiterfahren durch Erschrecken von Pferden oder anderen Thieren zu Verwirrungen oder gar zu Unfällen Anlass geben könnte.

Das Herannahen des Zuges muss mittelst Trompete, Horn oder eines ähnlichen Instrumentes, mit Ausschluss der Dampfpfeife, signalisirt werden.

Art. 7. — Ausserhalb der Stationen dürfen die Züge nur während der zur Ausübung des Dienstes unbedingt nöthigen Zeit anhalten.

Die Maximalanzahl der Wagen eines Zuges wird von der Staatsbehörde nach Anhörung des Konzessionärs für jeden einzelnen Fall festgestellt.

Art. 8. — Jede Ablagerung von Erde, Materialien oder irgend welchen Sachen auf dem von der Eisenbahn eingenommenen Strassenrande ist strenge untersagt, auch in dem Falle, wo dieselbe nur vorübergehend und ausserhalb der gewöhnlichen Fahrzeiten der Züge stattfände.

Diese Verfügung ist durch besondere Präfektoral-Erlässe zur allgemeinen Kenntniss zu bringen.

Art. 9. — Wie alle behufs Nutzniessung des öffentlichen Gutes (*domaine public*) ertheilten Konzessionen, so ist auch die Genehmigung zur Anlage einer Eisenbahn auf Strassen und Wegen selbst vor dem in dem Bedingnisshefte ausgesprochenen Termin der Konzessionserlöschung ganz oder theilweise widerrufbar.

Der Widerruf kann jedoch nur unter der für die Konzessionirung befolgten Form geschehen.

Im Falle des Widerrufs oder der Verwirkung der Konzession kann der Inhaber dieser letzteren verhalten werden, auf seine Kosten den ursprünglichen Zustand wieder herzustellen.

Art. 10. — Die auf den Strassen angelegten Lokomotiv-Eisenbahnen sind den Bestimmungen der Verordnung vom 15. November 1846, betreffend die Bahnpolizei, die Sicherheit und den Betrieb der Eisenbahnen, unterworfen, insofern dieselben durch die gegenwärtige Verordnung nicht abgeändert sind.

Art. 11. — Die Verletzung der Art. 6, 7 und 8 der gegenwärtigen Verordnung, sowie jede andere Uebertretung, wodurch die Sicherheit der die Eisenbahn oder die Fahrstrasse als solche benützenden Personen gefährdet werden könnte, wird nach den Bestimmungen des I., II. und III. Abschnittes des Eisenbahn-Polizei-Gesetzes vom 15. Juli 1845 erhoben, verfolgt und bestraft, unbeschadet der zivilrechtlichen Verantwortlichkeit, welcher die Uebertreter zufolge des Artikels 1382 und der darauffolgenden Artikel des Zivil-Gesetzbuches verfallen.

Nr. II.

Uebersicht der Eisenbahnen am 1. Februar 1875.

Jahr	Französische Eisenbahnen am 1. Januar 1875. Im Betrieb stehende Längen. Per Jahr: Reichsbahnen	Lokalbahnen	Zusammen	Am 31. Dezember jedes Jahres	Englische Eisenbahnen: Dem Betrieb übergebene Längen an vier aufeinanderfolgenden Epochen
	Kilometer	Kilometer	Kilometer	Kilometer	Kilometer
Vor 1850	2,857	—	2,857	2,857	8,765
Im Jahre 1850	151	—	151	3,008	
„ „ 1851	544	—	544	3,552	
„ „ 1852	316	—	316	3,868	
„ „ 1853	190	—	190	4,058	
„ „ 1854	589	—	589	4,647	
„ „ 1855	886	—	886	5,533	
„ „ 1856	664	—	664	6,197	
„ „ 1857	1,262	—	1,262	7,459	
„ „ 1858	1,223	—	1,223	8,682	
„ „ 1859	393	—	393	9,075	
„ „ 1860	366	—	366	9,441	16,792
„ „ 1861	672	—	672	10,115	
„ „ 1862	982	—	982	11,095	
„ „ 1863	945	—	945	12,040	
„ „ 1864	1,037	—	1,037	13,077	
„ „ 1865	515	—	515	13,592	
„ „ 1866	954	—	954	14,546	
„ „ 1867	1,177	16	1,193	15,739	
„ „ 1868	535	73	608	16,347	
„ „ 1869	715	80	795	17,142	
„ „ 1870	503	117	620	17,762	24,692
„ „ 1871	518	154	672	17,767	
„ „ 1872	578	325	903	18,580	
„ „ 1873	730	532	1,262	19,842	
„ „ 1874	546	220	766	20,608	25,892
Zusammen.	19,110 [1]	1,498 [2]	20,608 [3]		
Definitiv konzessionirte, aber noch zu erbauende Bahnen.....	4,797	2,790	7,587		
Summe der erbauten und noch zu erbauenden Bahnen	23,907	4,288	28,195		
Zur Konzessionirung beantragte Bahnen	2,041	1,220	3,261		
Gesammtsumme.	25,948	5,508	31,460		

Aus dieser Tabelle geht hervor: 1. dass von 1850 bis 1875 in Frankreich so viele Eisenbahnen gebaut wurden wie in England; 2. dass ausser den bereits im Betrieb stehenden 20,608 Kilometer die definitive Konzession noch ertheilt ist für ..... 7,587 Kilometer; 3. dass zur Konzessionirung noch beantragt werden (ungerechnet die Projekte, deren Vorerhebungen noch nicht abgeschlossen sind) ... 3,261 „

Zusammen 10,848 Kilometer, durch welche somit nach ihrer Ausführung das gegenwärtige Netz um nahezu die Hälfte vermehrt werden wird.

[1]) Nach Abzug der an Deutschland abgetretenen 738 Kilometer.
[2]) „ „ „ „ „ „ 19 „
[3]) „ „ „ „ „ „ 757 Kilometer.

Nr. III.

Statistische Daten über den Stand der Lokalbahnen am 1. Januar 1875.

Anzahl der die Gemeinnützigkeits-Erklärung enthaltenden Dekrete	88	
Anzahl der Departements, auf welche sich diese Dekrete beziehen	39	
Länge der Bahnen, welche als gemeinnützig erklärt wurden	4,288	Kilometer
Dem Betrieb übergebene Bahnlänge	1,498	„
Länge der noch zu erbauenden Bahnen	2,790	„
Betrag der Staats-Subventionen	42,113,400	Franken
Betrag der von Departements, Gemeinden und verschiedenen Interessenten geleisteten Subventionen	104,801,600	„
Per Kilometer:		
Staats-Subventionen	9,840	„
Subventionen von Departements, Gemeinden und verschiedenen Interessenten	24,486	„
Wenn die durchschnittlichen Kosten auf 150,000 Franken per Kilometer veranschlagt werden, so ergibt sich ein Gesammterforderniss von 642,000,000 Franken, worauf die Aktionäre und Obligatäre eingezahlt oder noch einzuzahlen hätten rund	500,000,000	„

Nr. IV.

Betriebsresultate der vor dem 1. Januar 1874 eröffneten Lokalbahnen im Jahre 1874.

Die Gesammtlänge der vor dem 1. Januar 1874 eröffneten Lokalbahnen beträgt 1,266 Kilometer. Nach Abzug der 29 Kilometer langen Theilstrecke von Saint-Chinian nach Montbazin, welche in ihrem jetzigen Stande füglich nicht gerechnet werden kann, bleiben noch 1,237 Kilometer, auf welche sich die nachstehende Tabelle bezieht.

Die in dieser Tabelle enthaltenen approximativen Betriebskosten begreifen auch die Zinsen und Tilgungsquote des auf die Beschaffung des Fahrparkes verwendeten Kapitales in sich.

Bezeichnung der Bahngruppen	Länge	Betriebseinnahmen nach Abzug der Transportsteuer		Betriebsauslagen		Reinertrag	Ausfall
		Im Ganzen	Per Kilometer	Im Ganzen	Per Kilometer	Per Kilometer	
	Kilom.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Siebzehn Linien mit gesondertem Betrieb und eigenem Fahrpark.....	446	2,175,000	4,900	2,264,000	5,100	—	200
Eilf Linien, deren Betrieb von der Ostbahn-Gesellschaft geführt wird....	256	1,668,000	6,500	1,608,000	6,300	200	—
Zwei Linien, betrieben von der Gesellschaft der „*Dombes*“ und des Südostens.....	138	1,075,000	7,800	900,000	6,500	1,300	—
Eine Linie, betrieben von der Gesellschaft „*Picardie et Flandre*“.....	70	324,000	4,600	500,000	7,100	—	2,500
Von der Gesellschaft der Eisenbahn von Orleans nach Rouen betriebenes Netz.....	327	1,765,000	5,400	2,000,000	6,100	—	700
Summe, bez. Durchschnitt	1,237	7,007,000	5,700	7,272,000	5,900	–	200

Ende.

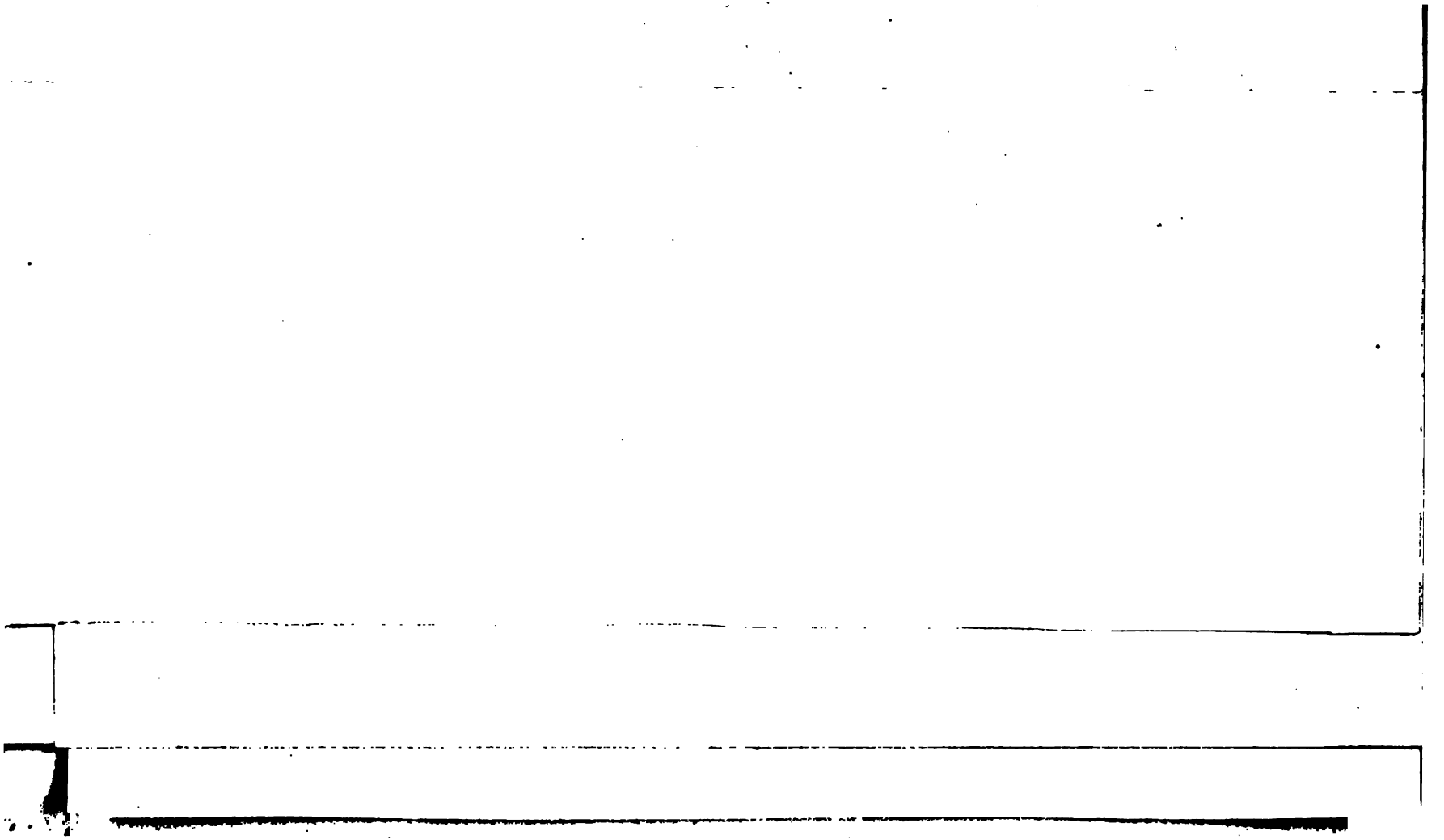
DRUCKFEHLER - VERZEICHNISS.

Seite 16, im Titel lies: „vom 23. März 1874“ anstatt „vom 23. Mai 1874“.

Seite 68, zweite Zeile von unten lies: „Stuhlschienen“ statt „Stahlschienen“.

Seite 149, siebente Zeile von unten lies: „Abschlagszahlung“ statt „Abschlagungszahlung“.

Seite 160, siebente Zeile von oben fehlt das Fragezeichen.



HE 3067 .A893
Ueber die zur Entwickelung des
Stanford University Libraries
3 6105 041 798 500

16.